Nr 19

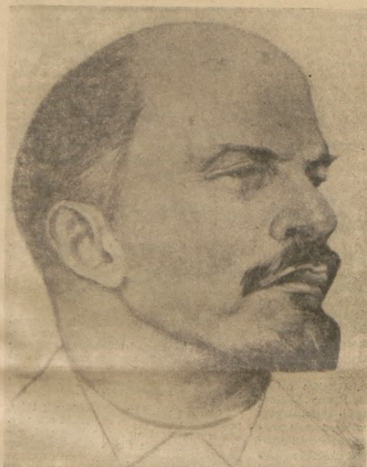
Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 1—15 listopada 1949 CENA 25 ZŁ

NUMER POŚWIĘCONY ROCZNICY WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

DNI KTÓRE ZMIENIŁY BIEG DZIEJÓW



WŁODZIMIERZ ILJICZ LENIN

25 października 1917 roku salwy krążownika „Aurora" obwieściły światu początek nowej ery, początek Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

Wielka Rewolucja Październikowa stanowi przełom decydujący w dziejach świata. W jej bowiem wyniku powstaje zupełnie nowy typ państwa, w którym władzę obejmują ludzie pracy, w którym siły wytwórcze, procesy produkcyjne, praca ludzi i maszyn służy nie indywidualnemu przywłaszczaniu kilku tysięcy wielkich posiadaczy, ale stałemu podnoszeniu się stopy życiowej człowieka pracy. W wyniku Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej powstało zupełnie nowe państwo, państwo radzieckie. Istotą jego jest to, że władza należy w nim do mas pracujących, że władza ustawodawczo - administracyjna, wojsko, sądownictwo to nie organy aparatu państwowego, który ma uciskać masy pracujące, ale organy władzy ludowej zapewniające swobodny rozwój masom pracującym, zapewniające im ochronę przed ich wrogami.

Ażeby jasno sobie przedstawić czym dla Rosji i dla całego świata była Wielka Rewolucja Październikowa trzeba się cofnąć kilkadziesiąt lat wstecz do początku XX stulecia. Rosja carska była 50 lat temu krajem straszliwie zacofanym. Ponad 70% ludności stanowili analfabeci. Formy władzy państwowej przeniesione były żywcem z XVIII wieku. Carat był policyjno-absolutną monarchią uciskającą bezwzględnie i w okrutny sposób nie tylko naród rosyjski ale i dziesiątki innych narodów imperium carskiego. Nic dziwnego, że w tych warunkach rosły w Rosji siły rewolucyjne. Trzonem ich była rosyjska klasa robotnicza. Jakkolwiek nie bardzo liczna była świetnie zorganizowana, a na jej czele stała stworzona przez Lenina i Stalina rewolucyjna partia — partia bolszewików, która posiadała w swym ręku potężny oręż, teorię marksizmu-leninizmu opartą na szczytowych zdobyczach wiedzy kierując się nią partia bolszewików dążyła ze wszystkich sił do obalenia caratu do zdobycia władzy dla ludu pracującego do zbudowania ustroju socjalistycznego. Kilkudziesięcioletnia walka rosyjskiej klasy robotniczej została uwieńczona wspaniałym zwycięstwem w listopadzie 1917 roku. W lutym 1917 roku pod ciosami rewolucyjnych żołnierzy i robotników Piotrogrodu padł carat, a w październiku władza burżuazyjnego Rządu Tymczasowego. W ciągu następnych 3 miesięcy na terenie całego kraju władzę objęły Rady robotniczo-chłopskie.

Lata po rewolucji to okres ciężkiej walki narodów ZSRR o zbudowanie nowego ustroju — socjalizmu. Na drodze Związku Radzieckiego wyrastają, niczym łby hydry, coraz to nowe przeszkody i trudności. Na młodą republikę spada interwencja 14 państw kapitalistycznych (w tej liczbie i Piłsudskiego), które nie mogą ścierpieć powstania państwa robotniczo-chłopskiego. Wewnątrz ludowego państwa działa agentura imperialistów, klika zamaskowanych zdrajców ruchu robotniczego z Trockim na czele. Ale ze wszystkich burz dziejowych Związek młodych republik ludowych wychodzi zwycięsko, a każdy krok przynosi mu nowe sukcesy. I jeśli się porówna 32 lata istnienia Związku Radzieckiego z podobnym okresem bytu jakiegokolwiek państwa kapitalistycznego, to zrozumiemy w pełni wielkość ZSRR.

W godzinach najcięższej próby, jaką był napad hitlerowskich Niemiec, Związek Radziecki wykazał wyższość nowej postępowej gospodarki socjalistycznej nad gospodarką kapitalistyczną. Pod Stalingradem, Warszawą, Budapesztem i Belgradem Armia Związku Radzieckiego złamała grzbiet hitlerowskiej potędze, największej zaborczej sile, jaką kiedykolwiek wytworzył kapitalizm.

Jak wielkie są możliwości twórczego rozwoju, tkwiące w gospodarce radzieckiej, widzimy i w powojennym rozwoju ZSRR. Pomimo wielkich strat, jakie Związek Radziecki poniósł w ostatniej wojnie, produkcja jego jest dziś o 41 proc. większa niż w roku 1940. Związek Radziecki produkuje ponad 100 tys. traktorów, około 25 mil. ton stali, 250 mil. ton węgla rocznie.

A co się dzieje obecnie w gospodarce USA? Poziom produkcji amerykańskiej spada stale i jeśli porówna się poziom w jesieni ubiegłego roku z latem tego roku, to spadek wynosi blisko 15 proc., pomimo „nakręcania" koniunktury zbrojeniowej. Równocześnie wzrosło bezrobocie i zubożenie mas pracujących.

×

Myliłby się zasadniczo ten, kto by przypuszczał, że znaczenie Rewolucji Październikowej ogranicza się do samej Rosji. Rewolucja Październikowa—trzeba to mocno podkreślić — to wielki przełom w historii całej ludzkości. Rewolucja Październikowa, wspaniałe budownictwo nowego ustroju w Związku Radzieckim uskrzydliło walkę o lepsze jutro wszystkich ludzi uciśnionych przez rządy wyzysku i nędzy. Rewolucja Październikowa uskrzydliła walkę mas pracujących prowadzoną przeciwko kapitalizmowi. Rewolucja Październikowa, wspaniały rozwój wszystkich ludów Związku Radzieckiego dodało sił narodom kolonialnym w ich walce o zrzucenie panowania imperialistów. Rewolucja Październikowa stała się natchnieniem rewolucji chińskiej, dzięki której 475 mil. ludzi na drugim końcu eurazjatyckiego kontynentu zrywa po czterech tysiącach lat niewoli i wyzysku.

Rewolucja Październikowa odegrała decydującą rolę w naszych dziejach oraz w dziejach narodów środkowo-wschodniej Europy. Łamiąc okowy caratu, wzmagając ruch rewolucyjny w Austrii i Niemczech, który podciął trony zaborców, Rewolucja przyniosła nam w roku 1918 niepodległość.

W latach zaś 1944 — 45 Armia Radziecka, armia stworzona dzięki Rewolucji Październikowej, wyzwoliła nasz kraj oraz kraje środkowo-wschodniej Europy z jarzma hitlerowskich ludobójców, umożliwiając masom pracującym objęcie władzy i rozpoczęcie budowy demokracji ludowej.

Wyniki budownictwa socjalistycznego w Związku Radzieckim są dla krajów demokracji ludowych wzorem i przykładem: jak należy krzepić moc ludowej ojczyzny, jak zwalczać jej wrogów, jak umacniać jej niepodległość, jak budować nową potężną gospodarkę socjalistyczną, jak wykonywać i przekraczać plany gospodarcze, jak tworzyć nowe fabryki, jak budować nowe jasne domy dla ludzi pracy, jak dbać o twórcę wszelkich dóbr — człowieka.

×

Związek Radziecki, „Rewolucja Październikowa"—nigdy chyba w historii nie było takich pojęć, któreby łączyły w sobie tyle miłości i przywiązania u ludzi pracy. Bo ludzie pracy na całym świecie, niezależnie od języka czy koloru skóry odczuwają istnienie Związku Radzieckiego jako potężne oparcie w swej walce o lepsze jutro. Bo ludzie pracy widzą w Związku Radzieckim sprawdzian osiągalności celów, o które walczą. Bo ludzie pracy widzą w Związku Radzieckim symbol wyzwolenia człowieka, symbol jego niewyczerpanych twórczych możliwości. Bo ludzie pracy widzą w Związku Radzieckim kraj sprawiedliwości społecznej, widzą niezwyciężony bastion pokojowej twórczości wysiłku.



GENERALISSIMUS JÓZEF STALIN

I dlatego — z drugiej strony — ludzie starego murszejącego ustroju nienawidzą Związku Radzieckiego i Rewolucji, która go zrodziła. Dlatego nienawidzą Związku Radzieckiego amerykańscy imperialiści i międzynarodowi podżegacze wojenni, różnego gatunku faszyści i neohitlerowcy. I dlatego nienawidzą Związku Radzieckiego „spadkobiercy" trockistów titowcy — zdrajcy ruchu robotniczego, zdrajcy własnego narodu.

Siły imperializmu i reakcji próbowały w ciągu 32 lat niejednokrotnie zniszczyć Związek Radziecki. Od zbrojnej interwencji w okresie Rewolucji przez bojkot ekonomiczny do uzbrajania Hitlera — taki był wachlarz stosowanych przez nich metod. Wszystkie jednak miały one jedną wspólną cechę, że nie dały rezultatów!

I nie mogły dać rezultatów, bo nie może się udać i nigdy się nie uda zduszenie nowych sił społecznych, które w całej swej mocy występują na arenie dziejów świata uosobione w radzieckim państwie. Nie mogły dać rezultatów, bo nie można koła historii i rozwoju ludzkości obrócić wstecz!

Potężny i mocny niczym granitowy blok stoi na czele światowego obozu pokoju Związek Radziecki — kraj socjalizmu. Wokół niego jednoczą się kraje demokracji ludowej i narody kolonialne, wokół niego jednoczą się masy pracujące całego świata. Jakże śmiesznie wobec tych potężnych sił wygląda bicie w wojenne bębny imperialistycznej propagandy! U boku Związku Radzieckiego stoimy i my, naród polski budujący w swym kraju ustrój socjalistyczny, który zapewni nam rozwój niespotykany na przestrzeni naszej tysiącletniej historii. Budujemy nowe życie na doświadczeniach budownictwa socjalizmu w Związku Radzieckim, budujemy na doświadczeniach, które wielki naród radziecki pod przewodnictwem partii Lenina i Stalina zbierał w ciągu 32 lat walki i pracy twórczej, budujemy na dorobku przodujących sił ludzkości, zapoczątkowanym pamiętną listopadową nocą 1917 roku.

Zbigniew Flisowski



Z przyjaźni Radzieckiej powstały pierwsze zręby polskiej motoryzacji

W okresie przedwojennym i w latach wojny niejednokrotnie traciliśmy całkowicie zaufanie do słowa przyjaźń. Tyle razy, czy to w roku 1939, czy też w okresie okupacji słyszeliśmy szumne slogany głoszone przez burżuazyjne rządy o „przyjaźni" z Francją, o „braterskim" sojuszu z Anglią.

Osławiona „przyjaźń" ograniczała się jednak jedynie do sprzedawania Polsce przestarzałych karabinów, do robienia przez zagranicznych kapitalitsów dobrego interesu na pracy polskich robotników i chłopów. Kończyła się zaś niezwykle szybko w momencie gdy zagrażało nam prawdziwe niebezpieczeństwo, gdy rzeczywiście potrzebowaliśmy realnej pomocy. Prawda o przyjaźni państw kapitalistycznych do nas objawiła się najlepiej w swej prawdziwej postaci po odzyskaniu niepodległości w roku 1945. Wówczas gdy władza ludowa uniemożliwiła dalsze bogacenie się kapitalistów zagranicznych na pracy ludu polskiego i wykorzystywanie go dla celów imperialistycznej polityki, zakończyła się nagle i „przyjaźń" a z za jej fałszywej maski wyszło nagle ziejące nienawiścią prawdziwe oblicze kapitalizmu. Zamiast głoszonej „przyjaźni" wszelkimi siłami zaczęto nam utrudniać odbudowę, ograniczać dostawy samochodów, części zamiennych, ogumienia, maszyn niezbędnych do rozbudowy przemysłu motoryzacyjnego, oraz innych dziedzin produkcji.

Zrozumieliśmy wówczas wszyscy, że prawdziwa przyjaźń istnieć może jedynie pomiędzy krajami w których władza znajduje się w rękach ludu pracującego, gdzie bazą jej jest proletariacki internacjonalizm. Widzieliśmy pomoc okazywaną nam przez ZSRR od pierwszej chwili uzyskania niepodległości w każdej dziedzinie życia gospodarczego. Również i my kierowcy mogliśmy w ciągu 5 lat, poznać socjalistyczną przyjaźń, okazywaną w tych trudnych latach naszej motoryzacji przez ZSRR.

Rozwój naszej motoryzacji jest bowiem nierozłącznie związany z pomocą udzielaną nam przez Związek Radziecki.

Dzięki pomocy Armii Radzieckiej mogliśmy uczynić Wojsko Polskie nowoczesną w pełni zmotoryzowaną Armią zaopatrując go w najnowocześniejszy i doskonały technicznie sprzęt motorowy wypróbowany w latach wojny z Niemcami, produkcji ZSRR. Wartość oddanego nam sprzętu przekracza miliardy złotych. Sumy tej kraj nasz stojący u progu odbudowy nigdy nie mógł spłacić, ale sumy tej również nigdy od nas nie zażądano.

Nie tylko jednakże materialnie dopomógł Związek Radziecki rodzącej się motoryzacji wojskowej. Pierwsi oficerowie służby samochodowej szkolili się w Radzieckich akademiach motoryzacyjnych. Dziesiątki i setki radzieckich techników inżynierów i oficerów wojsk zmotoryzowanych przyszło z pomocą w szkoleniu kadr technicznych Wojska Polskiego.

Wyszkoleni przez nich doskonali specjaliści po zakończeniu działań wojennych stanęli do pracy przy uruchomieniu naszego transportu tworząc pierwszą masową kadrę pracowników motoryzacji.

Radzieckie obrabiarki z polowych baz remontowych, które w okresie wojny utrzymywały w gotowości potężny park motorowy Wojska Polskiego stały się zalążkiem naszych dzisiejszych zakładów naprawczych.

W najtrudniejszym dla kraju okresie „bitwy o trasport", gdy każda lokomotywa, każdy uruchomiony samochód posiadały niemalże wartość złota, przyszły z pomocą radzieckie ZIS-y i GAZ-y. One to właśnie stały się kośćcem na którym mogliśmy wesprzeć dalszą rozbudowę motoryzacji. Im zawdzięczamy że w okręgach gdzie na skutek silnych zniszczeń nie można było odrazu uruchomić kolei mogliśmy zaopatrzyć miasta w żywność a zakłady przemysłowe w niezbędne do rozpoczęcia produkcji surowce, przewozić reportiantów, i zagospodarowaść w tak szybkim tempie Ziemie Odzyskane.

Po przeniesieniu rządu do Warszawy, gdy wielkie miasto powracające z ruin do życia stanęło przed zdawałoby się niedopokonania problemem komunikacji miejskiej, pierwsze trolejbusy dar bliskiej nam bohaterskiej Moskwy rozwiązał początkową sytuację bez wyjścia.

W miarę rozwoju naszej motoryzacji dalsza pomoc radziecka jakkolwiek w innych formach była jednakże nie mniej efektywną. Polsko-Radziecka umowa handlowa nie wymagająca od nas posiadania trudnych do zdobycia dewiz zapewnia nam stały dopływ najbardziej niezbędnego sprzętu motoryzacyjnego, którego kapitalistyczny zachód nie chce lub nie może nam dostarczyć. Stale rosnąca ilość najnowocześniejszych samochodów Gaz-51, Zis-150 i Zis-151, traktorów najcięższych SCHTZ-NATI to właśnie przykład bezinteresownej wymiany w której dostawca nie stara się osiągnąć zysku na odbiorcy. W wielkiej ilości otrzymujemy również najtrudniejsze do uzyskania części zamienne opony, surowce, łożyska itp.

Niemniejszą pomoc stanowią dla nas wielkie doświadczenia jakie zebrał Związek Radziecki budując swój własny przemysł i rozwijając transport. Były one bardzo znaczną pomocą w tworzeniu naszych krajowych zakładów produkcji samochodów i motocykli. Dopomogły kierowcom polskim w rozwinięciu masowego ruchu współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

Pomoc Związku Radzieckiego udzielona naszej gospodarce oraz motoryzacji pozwoliła nam uwolnić się od wyzysku kapitalistycznego i podporządkowania imperialistom w ramach planu Marschalla. Pozwala nam rozbudować wbrew wszelkim knowaniom anglosaskich imperialistów nasz przemysł i naszą motoryzację, dążyć pewnie i spokojnie do szczęśliwej i socjalistycznej przyszłości.

(W. Z.)

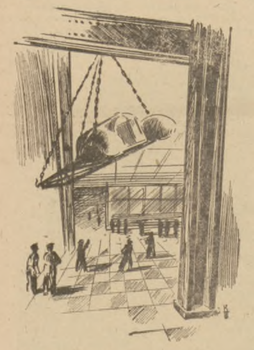
PRACUJĄ FABRYKI — GIGANTY

Ruchoma taśma »Pobiedy«

Kiedy 20 lat temu władza radziecka przystąpiła do budowy fabryk samochodowych i traktorowych przedstawiciele amerykańskich trustów wyrazili pogardliwą opinię, że nie uda się stworzyć w ZSRR przemysłu motoryzacyjnego. Cóż bowiem otrzymano w spuściźnie po rządach carskich? Zacofany przemysł, w którym brak jego podstawowej gałęzi — przemysłu ciężkiego — uniemożliwiał rozpoczęcie jakiejkolwiek produkcji. Brak wykwalifikowanych kadr, brak opieki nad robotnikiem a przede wszystkim szalony wyzysk klasy robotniczej oraz rozpanoszenie się zagraniczych kapitałów działających wbrew podstawowym interesom kraju, nie sprzyjały w Rosji carskiej stworzeniu własnego przemysłu na większą skalę.

Kres temu położyła dopiero Wielka Rewolucja Listopadowa. Wkrótce potem trwałe podstawy rozwoju gospodarczego i przemysłowego zapewniły słynne „Stalinowskie pięciolatki" oraz praca dla samych siebie: ruch „stachanowski" socjalistyczne współzawodnictwo w ilości i jakości. Dlatego w niespotykanym dotychczas tempie powstawały w Związku Radzieckim nowe gałęzie przemysłu. Budowano maszyny i obrabiarki. Powstawały hale fabryczne, instytuty i laboratoria. Tak powstał również radziecki przemysł samochodowy! Fabryki-giganty wyrastały w pustych niegdyś okolicach. Wyrosły miasta-fabryki, produkujące dziś najlepsze na świecie samochody i traktory. Idea marksizmu-leninizmu odniosła jeszcze jedno zwycięstwo nad doktrynami amerykańskich kapitalistów.

Reportaż nasz z Gorokowskich Zakładów Samochodowych im. W. Mołotowa, charakterystyczny dla większości ośrodków przemysłowych Związku Radzieckiego, zawiera wrażenia z kilkugodzinnego pobytu w fabyce-gigancie.



Drewnianą chatę z rzeźbionymi futrynami i żuraw nad studnią pozostawiono na piaszczystej ziemi nad rzeką Oką na pamiątkę przeszłości. Przeszłość ta nie jest znów tak dawna, ale gdy patrzymy obecnie na tę chatę, otoczoną wysokimi murowanymi gmachami, gdy widzimy w jej sąsiedztwie hale olbrzymich zakładów samochodowych, przepiękny park ogrodzony artystycznie wykonanymi metalowymi sztachetami, asfaltowane ulice nowego miasta, wówczas te niedawne czasy wydają się zmierzchłą przeszłością.

Przed 20 tylko laty właśnie tu, gdzie tak majestatycznie wznoszą się zakłady samochodowe, na piaszczystych i nieurodzajnych gruntach, stała chata Monastyrki. Być może, że przed 20 laty obok tej właśnie chaty zatrzymali się topografowie i zaczęli wbijać pierwsze słupki. Po wilgotnej trawie przeciągano stalowe taśmy miernicze, a na kalkach nakreślano już kontury przyszłych hal, laboratoriów, biur konstruktorskich. Obecnie w biurach konstruktorskich kreślą kontury samochodów, które zobaczymy za rok — w następnej już pięciolatce.

Olbrzymi jest kontrast między starą chatą, a nowoczesnymi zakładami. Lecz niemniejsze wrażenie wywołują również konstrasty na terenie zakładów, ujawniając wewnętrzny świat zakładów radzieckich, ich życie, ich niepowstrzymany postęp wytwórczy. I jeszcze przed 15 laty szczytowym osiągnięciem światowej techniki przemysłu samochodowego były istniejące i obecnie hale gorkowskich zakładów samochodowych im. Mołotowa. Z taśmy ruchomej zwartym potokiem zjeżdżały ciężarówki i samochody osobowe. Obecnie zakłady jeszcze bardziej unowocześnione produkują na swych taśmach ruchomych nowe ciężarówki i samochody osobowe marki „Pobieda" („Zwycięstwo").

Po wejściu do hali montażowej samochodów „Pobieda", człowiek zatrzymuje się oszołomiony ze zdumienia. Co to jest — pałac kolei podziemnej? Wspaniałe sanatorium? Najnowocześniejsza klinika? Białe kaflowe płytki, którymi wyłożone są ściany, odbijają niezliczone światła matowych lamp. Z przyjemnością zatrzymuje się wzrok na mozaikowej posadzce. Kominki zasłonięte „ażurowymi" kratami w zimie ogrzewają halę, a w lecie doprowadzają chłodne powietrze.

W pierwszej części hali biegnie „konduktorowa taśma ruchoma" w kształcie koła. Nie jest ona podobna do zwykłych taśm. Po wąskich szynach przesuwają się metalowe platformy z ustawionymi na nich „konduktorami" — sworzniami metalowymi, na które opuszcza się z antresoli silnik i części podwozia. Młody robotnik Mikołaj Szumiłkin, ubrany w jasny kombinezon, stoi wyprostowany na przesuwającej się platformie i montuje zespoły samochodowe.

Gdy wmontowany został silnik w podwozie z antresoli spuszcza się gotową już karoserię samochodu osobowego. Mikołaj Szumiłkin schodzi z platformy, a na jego miejsce przychodzi Iwan Nagajew. Montuje on karoserię z podwoziem. Ciekawym szczegółem jest to, że strumienie światła padają na taśmę nie tylko z góry i z boków, lecz i z dołu — przez grube nie tłukące się szkło.

Gdy platforma zakończy krąg, samochód jest już prawie zmontowany. Przechodzi on na taśmę estakadową, znajdującą się na poziomie wzrostu człowieka. Jest to zwykła taśma ruchoma z tą tylko różnicą, że montowanie odbywa się od dołu i na poziomie samochodu.

Nie ma potrzeby opisywać serii taśm, przez które przechodzi samochód osobowy. Oto w końcu nalewa się benzynę, olej, wodę i wypróbowuje silnik. Gazy spalinowe wychodzą rurą pod taśmę. W hali nie ma dymu ani sadzy. Nie wolno tu nawet palić.

Kierowcy Murzajew, Łudin, Bielajew, Żywodiorow, którzy wypróbowują nowe maszyny, wsiadają do samochodów. Taśma przenosi ich samochody na koniec hali. Kierowcy stawiają swe samochody na tzw. bin — specjalne urządzenie, które sprawdza, czy koła są dobrze ustawione.

Wsiadamy z Iwanem Tirszewem, starszym majstrem oddziału do samochodu i udajemy się na próbną jazdę na terenie zakładów. Za oknami migają niezliczone hale ze szkła, betonu i stali. Niby zielone wstęgi, wiją się trawniki, brzozowe i lipowe aleje, zasadzone przez komsomolców. Widzimy zakłady — park, pełen zieleni i kwiatów, asfaltowane dróżki i lśniące w słońcu wodotryski.

Wreszcie próbna jazda „Pobiedy" dobiega końca. Samochód powraca do oddziału. Znów wjeżdża na taśmę ruchomą. Taśma przenosi samochód pod..: gorący natrysk. Wjeżdżamy do dużej komory: tysiące gorących strug wody, wyrzucanych pod ciśnieniem, obmywają maszynę. Taśma przenosi nas dalej i dostajemy się do komory próbnej. Na samochód spada lawina wody. Gęsta zasłona wodna zakrywa szyby. Strugi wody uderzają w podłogę kabiny, w szyby i dach. Wydaje się że huragan ten rozbije szyby, znajdzie szczeliny i zaleje całą kabinę. Ale nie — w kabinie jest sucho, nie przenika ani jedna kropla wody.

Taśma wynosi nas z komory. Po hałasie i grzmocie huraganu cisza wydaje się dziwna. Jaskrawe ognie oświetlają szyby limuzyny. I oto już otoczyły ją robotnice z rozpylaczami. Rozpryskiwana cieniutką warstwą farba pokrywa karoserię. Następnie suszy się ją, poleruje, ozdabia niklowymi częściami i oto w końcu zupełnie gotowy samochód „Pobieda" zjeżdża z taśmy ruchomej. Teraz droga jego prowadzi do oddziału zbytu.

I pojadą setki i tysiące szarych, beżowych, czarnych, wiśniowych limuzyn na ulice Moskwy i Leningradu, na autostrady Krymu i Kaukazu, do fabryk i do kołchozów. Zasilą potężny transport ZSRR, zakupione zostaną przez robotników, inżynierów i kołchoźników dla ich codziennych potrzeb.



Gotowe „Pobiedy" schodzą z taśmy.

ARMIA KTÓRA PRZYNIOSŁA NAM WOLNOŚĆ

Trzydzieści dwa lata dzieli nas dziś od chwili, gdy Włodzimierz Lenin, ogarniający swym genialnym umysłem znaczenie, jakie przedstawia dla nowoczesnej armii zdolność do szybkiego manewrowania, zwrócił się z apelem do robotników Sormowskiej fabryki o podjęcie produkcji czołgów i samochodów dla walczących w obronie osiągnięć Wielkiej Rewolucji Listopadowej pierwszych oddziałów Armii Czerwonej. Genialną myśl Lenina zrozumieli robotnicy i żołnierze. Czołg za czołgiem, samochód za samochodem zasilał bohaterską armię, broniącą kraju rad przed interwentami i białymi generałami. Powstała pierwsza nowoczesna ruchoma armia realizująca myśl Lenina — 1 Kon-Armia marszałka Budionnego.



Pierwsze czołgi armii radzieckiej dopomogły do pokonania białogwardzistów i interwentów

Dzieło zmotoryzowania Armii, zapoczątkowane przez Lenina, genialnie poprowadził Generalissimus Stalin. Pod osobistym kierownikiem wielkiego wodza i stratega, rozwój transportu i zmechanizowania Armii Radzieckiej w latach po rewolucji poczynił ogromne postępy i nabrał olbrzymiego rozmachu. Bazą dla motoryzacji armii radzieckiej stał się potężny przemysł samochodowy, rozbudowany w okresie stalinowskich pięciolatek. Wraz ze wzrostem krajowego parku samochodowego wzrosła w krótkim czasie również ilość samochodów w armii. Wynosiła ona już w chwili zdradzieckiego napadu faszystów na Związek Radziecki kilkaset tysięcy sztuk, przewyższając ilościowo i jakościowo znacznie motoryzację wojskową innych państw europejskich.

Dzięki genialności twórcy motoryzacji radzieckiej, Generalissimusa Stalina, motoryzację Armii Radzieckiej cechowała od pierwszej chwili jednolitość typów samochodów i motocykli, którą państwa kapitalistyczne poczęły za przykładem Związku Radzieckiego wprowadzać dopiero w końcowych latach wojny.

Samochód w armii radzieckiej zastąpił niemalże całkowicie konia. Znalazł on najszersze i najróżnorodniejsze zastosowanie czy to jako środek obsługi transportowej, czy też odwód zapewniający dowódcy możność szybkiego przerzucenia rezerw na wymagający posiłków odcinek frontu.

Strategia radziecka, najdoskonalsza na świecie nauka wojenna, stworzona przez Generalissimusa Stalina, opracowała również i dla motoryzacji wojskowej zakres działania, unikając błędu cechującego armie krajów kapitalistycznych, dążących do zastąpienia człowieka przez maszynę. Wielka wojna ojczyźniana dowiodła, że motoryzacja armii radzieckiej zawdzięcza swe sukcesy zarówno doskonałości techniki radzieckiego przemysłu jak i wyszkoleniu oraz bardzo wysokiemu poziomowi ideologicznemu żołnierzy - motorzystów. Radziecka Służba Samochodowa w okresie wojny przygotowała i wychowała wielotysięczną armię kierowców i specjalistów służby naprawczej. Żołnierze i oficerowie bardzo szybko opanowali podczas nieustannych walk sztukę posługiwania się nowoczesną techniką w boju. Nieustannie przytym starali się podnosić swe kwalifikacje i uzupełniać doświadczenia. W okresach najcięższych walk odbywały się zloty kierowców, na których omawiano doświadczenia eksploatacyjne i bojowe, organizowano kursy doszkoleniowe i wystawy osiągnięć kierowców. Stałe doszkalanie nawet w warunkach bojowych oraz wysoki poziom ideologiczny żołnierzy-samochodziarzy armii radzieckiej stał się przyczyną, że osiągnęła ona w warunkach bojowych stopień sprawności technicznej, wynoszący od 0,85 do 0,95 w chwili przygotowania do natarcia, o jakim armie państw kapitalistycznych nie marzą nawet w warunkach pokojowych. Słynne raidy zmotoryzowanych dywizji radzieckich na tyły wroga, w których samochodziarze wsławili się swym męstwem i nieugiętym wypełnieniem obowiązku, przyśpieszyły ostateczne zlikwidowanie faszystowskiego najeźdźcy.

Bezprzykładnym jest męstwo kierowców zaopatrujących po „drodze życia" pod ogniem faszystowskiej artylerii rozrywającej pociskami lód zamarzniętego jeziora Ładoga bohaterski Leningrad. Nigdy nie zapomni świat i nasz naród uwolniony od okupanta przez Armię Radziecką o poświęceniu kierowców przewożących przez pokryte śnieżnymi zaspami stepy wojsk koncentrujących się do otoczenia armii niemieckiej atakującej Stalingrad. Nie zapomnimy również, że właśnie żołnierzom transportu Armii Radzieckiej zawdzięczamy szybkość wyzwolenia Polski która pozwoliła na obejście sił niemieckich i uniknięcie zniszczenia obszaru przemysłowego Śląska czy też fabrycznej Łodzi.



Czołgi radzieckie w zdobytym Berlinie obwieściły światu zwycięstwo nad faszyzmem dając równocześnie dowód przewagi techniki radzieckiej nad techniką hitlerowskich niemiec.

Czyny dokonane przez służbę samochodową Armii Radzieckiej, jak na przykład trwające 12 dni przerzucenie wojsk I-go Frontu Białoruskiego na odległość 580 km podczas operacji „Wisła — Odra", która wyzwoliła nasz kraj, dowiodły że jedynie żołnierz armii kraju socjalizmu jest w stanie ich dokonać. Błedną przy nich całkowicie okrzyczane przez propagandę sukcesy armii anglosaskich, których transport na przerzucenie jednej jedynie dywizji w warunkach bojowych na odległość 100 km potrzebował trzech tygodni czasu.

W sukcesach motoryzacji Armii Radzieckiej ogromny udział mają również robotnicy i inżynierowie radzieccy. Potrafili oni w niezmiernie krótkim okresie czasu uruchomić produkcję w ewakuowanych na głębokie zaplecze fabrykach. Wybudować nowe zakłady przemysłowe, tak, że mimo trudności wojennych produkcja sprzętu motorowego dla wojska nie zmniejszyła się ani na jeden moment. Troska partii bolszewickiej i genialnego wodza Armii Radzieckiej Generalissimusa Stalina spowodowała, że nie tylko stale rosło zaopatrzenie w sprzęt, lecz również podnosiła się stale jego wartość. Powstawały nowe typy jak np. GAZ-67. Radzieckie samochody dowiodły, że znacznie przewyższają swoją jakością, rozwiązaniem konstrukcyjnym motoryzację faszystowską. Na polach Związku Radzieckiego pozostały setki maszyn produkcji niemieckiej, włoskiej, francuskiej, a nawet i angielskiej (zdobyte przez Niemców), które nie mogły sprostać trudnościom terenowym i klimatycznym, z którymi z łatwością radził sobie ZIS. Przekonanie o doskonałości posiadanego sprzętu motorowego było zawsze cechą kierowców służby samochodowej Armii Radzieckiej, i ono to właśnie w dużej mierze dopomogło do osiągnięcia służbie Samochodowej Armii Radzieckiej jej wielkich sukcesów.



Szkolenie pierwszych żołnierzy i oficerów polskich wojsk zmotoryzowanych odbywało się pod kierownictwem radzieckich instruktorów. Na zdjęciu: lekkie tankietki, na których odbywała się nauka jazdy



Żołnierze radzieccy z jednostek samochodowych pomogli nam zagospodarować Ziemie Odzyskane. Zaorywanie ugorów odbywało się przy pomocy sprzętu Armii Radzieckiej. Na zdjęciu: napełnianie zbiorników ciągnika artyleryjskiego pracującego na terenie majątku państwowego

Bierzemy przykład z kierowców radzieckich

KIEROWCY STUTYSIĘCZNICY WZOREM DLA PRACOWNIKÓW TRANSPORTU

Nieraz słyszymy pytanie: kto to jest kierowca stutysięcznik. Nazwa ta bowiem przy stale rosnącym ruchu współzawodnictwa pracy poczyna coraz szerzej rozprzestrzeniać się wśród polskich kierowców.

W naszym ruchu współzawodnictwa są nam właśnie przykładem nasi radzieccy koledzy, kierowcy „stutysięcznicy" to jest kierowcy, którzy przedłużyli przebieg międzyremontowy swego samochodu do 100 tys. km i więcej. Tak jak stachanowcy są oni w transporcie ZSRR awangardą pracowników wnoszącą do pracy ducha socjalizmu, wskazująca na nowe drogi, otwierającą przed transportowcami nowe szersze możliwości.



Kierowca 1-szej kategorii, stutysięcznik, Iwan Szuwajew, pracuje jako transportowiec od roku 1933, pełniąc swe obowiązki bez przerwy w truście „Lenawtogruz". W szeregach Armii Radzieckiej bronił w ciągu 900 dni oblężenia miasta Lenina przed faszystowskimi najeźdźcami, brał udział w natarciu na Berlin i oswobodzeniu Pragi. Po zdemobilizowaniu Iwan Szuwajew powrócił na dawne miejsce pracy. Jest on wzorem kierowcy szukającego w socjalistycznym współzawodnictwie i racjonalizatorstwie nowych dróg. W przeciągu roku przewiózł on na swej maszynie ZIS 5.19 tys. ton ładunku ponad plan.

O masowości współzawodnictwa pracy w transporcie świadczy, że w roku 1948 według danych Ministerstwa Transportu Samochodowego ZSRR na 100 kierowców zatrudnionych w podległych ministerstwu „autobusach", 30 posiadało zaszczytny tytuł „kierowcy — stutysięcznika".

O możliwościach racjonalizacji pracy każdego kierowcy świadczą osiągnięcia radzieckich kolegów. Z posiadanych przez Ministerstwo Transportu Samochodowego ZSRR za rok 1948 danych wynika (wykr. Nr 1), że średni, rzeczywisty przebieg międzyremontowy samochodu „Zis — 5", prowadzonego przez kierowcę — stutysięcznika wynosi 116.000 km czyli dwukrotnie więcej od przewidzianej normy. Przebieg samochodu „Gaz — AA" wynosi 109.00 km czyli trzykrotnie więcej od normy.

Równie wielkie są osiągnięcia kierowców — stutysięczników w dziedzinie ogumienia i zmniejszenia zużycia benzyny i smarów.

Przeciętny przebieg opon samochodu „Zis — 5" kierowcy — przodownika pracy wynosił w roku 1948, 70.000 km, samochodu „Gaz — AA" — 38.000 km:

Obniżenie zużycia benzyny przez kierowców — stutysięczników waha się w granicach od 15 do 20%.

Przedłużenie przebiegu międzyremontowego bez potrzeby naprawy głównej czy też napraw poszczególnych zespołów, lub ich wymiany pozwala na niezwykłe obniżenie zużycia części wymiennych, jak i zmniejszenie obciążenia warsztatów naprawczych. Ilość zaoszczędzonych w ten sposób na jeden samochód warsztatowych godzin pracy, waha się rocznie pomiędzy 1.500 a 3.000. Oszczędność zaś na częściach zamiennych wynosi od 4,5 do 8 tysięcy rubli rocznie.

Stała sprawność techniczna samochodów kierowców — stutysięczników daje w efekcie niezwykłe zmniejszenie czasów postojów, które wahają się w 0,5-2,0% całkowitego czasu pracy. W związku z tym roczny przebieg samochodu kierowcy — przodownika pracy wynosi 120 — 140 tysięcy tonokilometrów, przy zastosowaniu zaś jednej lub przyczep 350 — 400 tysięcy.

Oszczędności przyniesione państwu, sięgające setek milionów rubli rocznie pozwalają Związkowi Radzieckiemu na dalszą rozbudowę parku samochodowego, jak i wydatne podniesienie zarobków awangardy pracowników transportu, kierowców — stutysięczników.



Do najlepszych kierowców Leningradu należy również mający za sobą 25 lat pracy zawodowej, stutysięcznik W. Jurewicz. 4-letnia służba w Armii Radzieckiej dopomogła mu do zdobycia nowych doświadczeń, które wprowadził natychmiast w życie po demobilizacji i powrocie do starego miejsca pracy. W 3 Leningradzkiej „Awtobazie" otrzymał on samochód posiadający już 90 tys. km. przebiegu. Dzięki wzorowej konserwacji przedłużył on przebieg maszyny o jeszcze 80 tys. km i obniżył zużycie benzyny i smarów o 5 procent.

ZMP OBCHODZI ROCZNICĘ WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Przed powzięciem decyzji rozwija się najczęściej w naszym Kole ZMP żywa dyskusja i padają wnioski za i przeciw wysuniętemu projektowi. Tym razem jednak projekt **st. szer. St. Kądzieli Stefana** został przyjęty jednogłośnie. Zapytacie zapewne koledzy co to był za projekt? **St. szer. Kądziela** wzorowy kierowca naszej jednostki, syn górnika z „Czerwonego Zagłębia", który na swoim ZIS-ie-5 **przekroczył już przebieg międzyremontowy** o 9350 km oraz wyróżnił się oszczędnością ogumienia przekraczając normę przebiegu o **ponad 5.000 km** wniósł projekt by nasze koło ZMP przeprowadziło specjalną pracę propagandową, która pozwoli wszystkim żołnierzom jednostki głębiej zrozumieć znaczenie Wielkiej Rewolucji Październikowej dla naszego kraju i całego świata.

Równocześnie **st. szer. Kądziela** przedłożył program pracy, który w tym celu opracował. Program przewidywał zapoznanie wszystkich kierowców jednostki z wyzyskiem ludu pracującego w Rosji carskiej i innych krajach kapitalistycznych, z przebiegiem Rewolucji i działalnością wielkich przywódców klasy robotniczej Lenina i Stalina. Wyjaśnienie znaczenia jakie miała pierwsza w świecie Rewolucja, która złamała ponownie wyzyskiwaczy i rozpoczęła pod przewodnictwem partii komunistycznej i rządu robotniczo-chłopskiego budowę ustroju równości wszystkich ludzi — socjalizmu. **Specjalną uwagę zwrócił nam st. szer. Kądziela na konieczność dokładnego zapoznania się z rozwojem przemysłu radzieckiego, któremu zawdzięczamy wyposażnie naszej Armii w samochody.**

Program przedłożony przez st. szer. Kądzielę został przedyskutowany dokładnie na zebraniu koła poczym po uzgodnieniu go z z-cą d-cy jednostki do spraw pol.-wych. przystąpiliśmy do jego realizacji.

gospodarczy ZSRR. **Szer. Grzela Stanisław** oraz **plut. Kamiński** rozwiesili na ścianach świetlicy własnoręcznie wykonane rysunki nowych typów samochodów radzieckich wraz z charakterystyką techniczną oraz dużą mapę przedstawiającą rozwój radzieckiego przemysłu samochodowego w przeciągu ubiegłych 32 lat. „Malarz" naszej jednostki oraz aktywny ZMP-owiec, wzorowy kierowca **szer. Zieliński** przerysował na dużych kartonach z pisma „Za Kierownicą" trzy portrety



Jeden z wzorowych kierowców, bacznym okiem dokonuje ostatniego przeglądu powierzonego mu samochodu.

Z zebranych pieniędzy zakupiliśmy literaturę o Związku Radzieckim, jego historii i rozwoju gospodarczym. Przy zakupie zwróciliśmy szczególną uwagę na wybranie książek, które pozwolą nam bliżej zapoznać się z życiem i pracą naszych kolegów kierowców radzieckich oraz z najnowszymi osiągnięciami techniki samochodowej w ZSRR. W tym celu zaprenumerowaliśmy również dwa egzemplarze popularno-technicznego miesięcznika „Awtomobil" oraz pisma dla młodzieży szkół technicznych. „Technika młodzieży". Każdy z ZMP-owców zobowiązał się przeczytać dokładnie przynajmniej jedną broszurę oraz nakłonić do przeczytania jednego kolegę, który nie jest jeszcze członkiem naszej organizacji.

W międzyczasie **kpr. Marciniak** wraz **z kpr. Walentynowiczem** i **st. szer. Kądzielą** wykonali ozdobną gazetkę ścienną ilustrującą historię rewolucji oraz rozwój

kierowców stutysięczników, żołnierzy Armii Radzieckiej oraz wypisał charakterysyczne metody ich pracy, które pozwoliły im osiągnąć tak duży przebieg międzyremontowy. Rysunki swe umieścił on na ścianie garażu, tak że obecnie każdy z nas przed wyjazdem ma możność zapoznać się metodami pracy przodujących kierowców. Przeczytane broszury o ZSRR dopomogły nam bardzo do ożywienia dyskusji w czasie zajęć polityczno-wychowawczych oraz uzupełnienia referatów wygłaszanych na zebraniach ZMP.

W ten sposób dzięki wcześnie przeprowadzonej pracy propagandowej wszyscy kierowcy naszej jednostki w pełni zrozumieli znaczenie Wielkiej Rewolucji Październikowej oraz jeszcze bliżej zapoznali się z historią i rozwojem naszego najlepszego przyjaciela Związku Radzieckiego i jego Armii.

plut. Kondrzecki Jerzy

O WYPADKACH DROGOWYCH

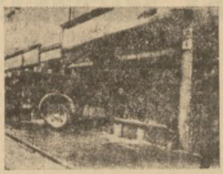
Niszczenie milionowej wartości taboru motorowego, zranienie lub pozbawienie życia przechodniów lub współużytkowników jezdni, jest nie tylko przestępstwem wobec kodeksu karnego, lecz również podeptaniem dobrego imienia kierowców. Kto spowodował wypadek ten nie jest już godnym miana ani dobrego ani szacunku godnego kierowcy. Odpowiecie, drodzy czytelnicy, że można być również w wypadku stroną niewinną, najechaną lub w inny sposób poszkodowaną. Owszem, zgadzam się, ale pamiętajmy wszyscy, iż nie jest umiejętnością uniknięcie wypadku lecz prawdziwą sztuką jest jeżdżenie w taki sposób aby nie spowodować okazji do zaistnienia wypadku. Bo, powiedzmy szczerze, czy ktoś z Was używając samochodu ciężarowego GMC lub Studebackera, jeżeli przejeżdża przez skrzyżowanie ulic równorzędnie „na gazie" wymuszając pierwszeństwo przejazdu wielkością i wagą samochodu i uda mu się to skrzyżowane przelecieć X razy bez wypadku, czyż jest kierowcą dobrym posiadającym umiejętność jazdy? Przyznacie, że nie. Natomiast, to samo skrzyżowanie przejeżdżane ze znacznym zmniejszeniem szybkości i spojrzeniem na lewo i prawo, z poszanowaniem przepisu o pierwszeństwie nadjeżdżającego z prawej strony, pozwala nam określić kierowcę jako człowieka o dużej kulturze jazdy i umiejętności.



„...aby nie spowodować okazji do zaistnina wypadku. Co to znaczy właściwie? Znaczy to, iż jazdą swą możemy sami spowodować wypadek np. przejechać zakręt na za dużej szybkości i w konsekwencji wylecieć poza krawędź drogi do rowu i na drzewo (fot. 1) jak również jazdą swą możemy stać się powodem wypadku, w którym bezpośrednio nie bę-



dziemy brali udziału. Np. ścinamy niewidoczny zakręt a wóz jadący naprzeciw nas, chcąc uniknąć zderzenia z konieczności zmniejsza swój pierwotny promień zakrętu, przechodząc w zarzucenie wpada na chodnik i rani lub zabija przechodniów. Albo rowerzysta jadący ulicą główną, oznaczoną, zostaje nagle zagrożony przejechaniem przez samochód wyjeżdżający z prawej przecznicy, skręca szybko w lewo i dostaje się pod autobus jadący za nim (fot. 2), a samochód który był przyczyną wypadku jedzie dalej, może nawet nie zauważywszy następstw szybkiego i gwałtownego wjechania na ulicę główną — oznaczoną. Jeszcze jeden przykład: na mokrej jezdni, na dość wąskiej ulicy, samochód zmienia kierunek jazdy i zawraca na jezdni. Z daleka nadjeżdża wóz ciężarowy. Kierowca wozu zawracającego zamiast poczekać chwilę w rozpoczętym już zmienianiu położenia, dojechawszy kołami tylnymi do krawężnika i przepuścić przed sobą ciężarówkę, woli wymusić pierwszeństwo dla siebie i śmiało kończy zawracanie. Rezultat, samochód ciężarowy przygotowany już do przejechania przed maską zawracającego wozu, zostaje nagle pozbawiony należącego mu się przejazdu i wybiera albo zderzyć się z samochodem albo wjechać na chodnik, na szczęście w tym wypadku pusty. Ale mokra nawierzchnia spowodowała zarzucenie i w konsekwencji, trzy i pół tonowa ciężarówka wpada przodem do skle-



pu (fot. 3). Jasnym jest że okazja do zaistnienia wypadku została spowodwana przez zawracający samochód.

Unikanie więc samego wypadku i spowodowania okazji do wypadku sprowadza się do starej, znanej w całym świecie, nauki:

1. **Szanuj obowiązujące przepisy drogowe.**
2. **Wykazuj kulturę jazdy uznając w swych metodach jeżdżenia przepisy t. zw. niepisane i zwyczajowe.**
3. **Myśl zawsze o innych użytkownikach jezdni.**
4. **Jedź zawsze tak, jakbyś chciał aby inni jechali.**

Podstawiając w powyższą regułę po jednym tylko przykładzie, sądzę iż zrozumiemy się należycie. A więc np.,

Ad 1. Nie jedź wieczorem na szosowych światłach przez skrzyżowanie wewnątrz miast, nie zwalniając i nie patrząc na boki. Na skrzyżowaniu zawsze może się trafić taki sam drugi „amator" szybkiej jazdy. Tłumaczenie zaś po wypadku, iż było całkiem pusto bo była godzina np. 23-cia nie ma sensu, ponieważ przepisy obowązują całą noc i cały dzień.

Ad 2. Nie pędź przez wioskę lub małe miasteczka drogą pełną błota gdy widzisz, że po bokach ulicy ludzie uciekają do bram i chowają się pod ścianami przed fontanną wody z pod kół twego samochodu. Przecież byłoby Ci bardzo niemiło, gdybyś wracając pieszo z kina lub z zebrania został jak „zwykły" przechodzień oblany wodą i błotem.

Ad 3. Człowiek, który w pocie czoła pcha przed sobą dwukołowy wózek lub jedzie naładowanym wózkiem rowerowym, jako napędu używa jedynie siły swych mięśni, a Ty dysponujesz pokaźną ilością koni mechanicznych. Myśl więc o nim i uszanuj jego wysiłek gdy możesz, nie wykorzystuj sytuacji i nie zajeżdżaj mu drogi bo chcesz zyskać dla siebie pół minuty czasu.

Ad 4. Gdy na równorzędnym skrzyżowaniu wyjeżdża z bocznej ulicy samochód i zakręcając o 90 stopni ścina zakręt a do tego wjeżdża jeszcze po zakręcie na lewą połowę jezdni i zmusza Cię tym do zatrzymania, nie miotaj na niego przekleństw tylko myśl o tym aby na następnym skrzyżowaniu czy zakręcie ślad Twych kół nie przebiegał identycznie jak jego, bo i na Ciebie będą inni złorzeczyć.

Żym.

Zimowa jazda w górach

Zimowa jazda samochodem jest trudną nawet w równym terenie na dobrych drogach. Wymaga od nas kierowców wszechstronnego przygotowania samochodu oraz ostrożnego prowadzenia. Trudności jazdy rosną natomiast bardzo znacznie w terenie górskim, gdzie opady śnieżne są z natury większe, silne wiatry powodują często powstanie gołoledzi a niebezpieczeństwo poślizgu powiększa jeszcze dodatkowo ostry niejednokrotnie spad szosy.

Jednostka nasza przebywała dłuższy czas na terenie Karpat, wypraktykowaliśmy więc sposoby, które pozwalają pokonać te dodatkowe trudności i uniknąć wypadku, który w górach kończy się najczęściej ciężkim uszkodzeniem bądź zniszczeniem sprzętu a nawet i śmiercią osób przewożonych. Doświadczeniem naszym chcemy się teraz podzielić z wami koledzy którzy być może po raz pierwszy w tym roku jeździć będziecie w górzystym terenie. W większości wypadków duże odcinki dróg w terenie górskim są wyrąbane w zboczach i odznaczają się małą nośnością pod ciężko załadowanymi samochodami które na nich osiadają. Uważajmy też w pierwszym rzędzie na nieprzeciążenie naszego samochodu oraz prawidłowe rozłożenie i zamocowanie przewożonego materiału. Samochód w terenie górskim szczególnie ciężkim powinien być zawsze lekko niedodoładowany nigdy zaś natomiast przeładowany.

Drogi w naszych górach są strome i kręte. Z faktu tego wynika konieczność ograniczenia szybkości jazdy do 25 — 30 km/godz. W jeździe wykorzystywać należy spadki do nabrania rozpędu do wjazdu pod górę. Uczynić to możemy jednakże tylko wtedy gdy wiraż jest całkowicie widoczny i posiada łagodny kształt w przeciwnym wypadku należy zjeżdżać powoli lub wjeżdżać na niskich przekładniach. Rozpęd do wjazdu wystarczy zaczynać od połowy spadku do połowy zaś powinniśmy zjeżdżać powoli. Zjeżdżając z góry pamiętajmy, że wyłączenie silnika bądź też włączenie luzu, szczególnie w warunkach zimowych, bądź też na śliskiej drodze kończy się najczęściej wypadkiem. Pozbawiamy się bowiem najlepszego naturalnego hamulca narażamy na zniszczenie na skutek długotrwałego hamowania szczęki hamulcowe a co najważniejsze przy nietrzymających równomiernie hamulcach możemy łatwo spowodować zarzucenie samochodu... i katastrofę, będącą konsekwencją utraty panowania nad wozem i stoczenia się w przepaść lub rozbicia wozu o ścianę skalną:

Wjazdy pod górę na drodze śliskiej, jeżeli nie ma możności nabrania odpowiedniego rozpędu, winny odbywać się na 1 — 2 przekładni (w zależności od ostrożności wzniesienia i ciężaru ładunku). Wjazdy na wyższych biegach, a następnie zmiana na niższe może wywołać tzw. poślizg kół, co przy ostrej nawierzchni jest wybitnie szkodliwe dla ogumienia (powoduje wyrywanie kawałków protektora, a nawet pękanie opon. Miejsce zatrzymania wozu na chwilowy postój winno być wybrane na odcinkach dróg płaskich (na wierzchołkach lub w dolinach) ewentualnie na spadku w kierunku jazdy: Tylko w wyjątkowych wypadkach można zatrzymać wóz w czasie jazdy pod górę. W takim razie należy przed wyjściem z kabiny zaciągnąć ręczny hamulec, zatrzymać silnik i włączyć pierwszy bieg. Jednocześnie pomocnik kierowcy powinien podłożyć klin, ewentualnie duży kamień lub belkę pod tylne koła. Takie podparcie szczególnie przy ostrych wzniesieniach zabezpiecza wóz przed stoczeniem i ułatwia ruszenie z miejsca szczególnie na śliskiej drodze. Przy zatrzymaniu na pochyłościach w kierunku jazdy należy podłożyć klin pod koła od strony silnika. Zaopatrzenie wozów w kliny jest nieodzownym warunkiem jazdy w terenach górskich.

Specjalną uwagę powinno się zwrócić na przejazdy przez mostki. W razie wątpliwej wytrzymałości mostku — zatrzymać wóz i sprawdzić możliwość przejazdu.

Małe nisko osadzone mostki podstemplować klocami drzew — jeżeli rosną w pobliżu, w razie braku takowych — beczkami od benzyny lub kamieniami. Gdy mostek jest zerwany, trzeba wyszukać bród i przejechać powoli nie zmieniając przekładni. Do brodu wjeżdżać wolno, żeby bryzgi wody nie zalały silnika, świec i aparatu zapłonowego oraz żeby woda nie dostała się do filtru powietrza. Biorąc pod uwagę wąskość szos, mijanie się dwóch wozów winno odbywać się przy jaknajmniejszej szybkości. Zasadniczo podczas mijania jeden z wozów powinien się zatrzymać. Wyprzedzanie jest bezwarunkowo niedozwolone. Gdy zajdzie konieczność wyprzedzenia — zatrzymać wóz poprzedzający za pomocą sygnałów dźwiękowych lub optycznych i wtedy go mijać. Przy niektórych drogach urządzone są poszerzenia (wysepki, cyple) służące specjalnie do wyżej wymienionych celów.

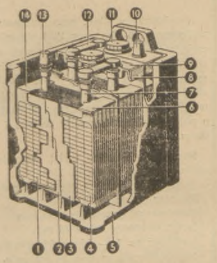
kpr. Walczak Zygmunt

Przypominamy przed zimą

Bateria i jej budowa

Zadaniem baterii jest po pierwsze magazynować w sobie prąd dostarczany przez prądnicę, po drugie w każdej chwili, gdy tego wymagamy, oddać nagromadzony zapas energii na rozruszenie lub dla innych odbiorników (piecyk, radio, światło itp.).

Zadania te, szczególnie w okresie zimowym, będą wymagały odpowiedniego umożliwienia tej ciężkiej pracy akumulatora. Długotrwałe jazdy ze światłami, będą pozbawiać go wielkiej części prądu dostarczonego przez prądnicę, a częste uruchamianie silnika będzie zabierać mu na-



1 — Płyta minusowa, 2 i 3 — separator, 4 — Płyta dodatnia, 5 — Obudowa, 6 — mostek łączący płyty dodatnie, 7—Trzpień, 8 — Wkładka, 9 — Pokrywa ogniw, 10 — Czop plusowy, 11 — Korek wlewowy, 12— Mostek łączący ogniwa, 13 — Czop minusowy, 14 — Mostek łączący płyty ujemne.

gromadzoną energię. Aby dokładnie zrozumieć i móc w życie wprowadzić poniżej podane wskazówki, przypomnieć trzeba słów kilka o budowie akumulatora. A więc składa się on z kilku oddzielnych ogniw, umieszczonych we wspólnej skrzynce. Ogniwo zaś jest zespołem płyt tzw. dodatnich i ujemnych, ułożonych na przemian i przedzielonych separatorami z cienkiego dziurkowanego ebonitu. Każda płyta składa się z kratownicy ze stopu ołowiowo-antymonowego, wypełnionej pastą z tlenku ołowiu. Wszystkie płyty dodatnie są połączone ze sobą oddzielnym mostkiem, jak również osobno płyty ujemne. Tak więc, każde ogniwo ma w sobie jeden zespół płyt dodatnich i jeden zespół płyt ujemnych. Całość, jak powiedzieliśmy poprzednio, umieszczona jest w skrzynce przeważnie ebonitowej, napełnionej mieszaniną wody destylowanej i czystego kwasu siarkowego. Płyn ten zwiemy elektrolitem, a jego ciężar gatunkowy przy całkowicie naładowanym akumuatorze winien wynosić 1,28 — 1,30. Ponieważ napięcie jednego ogniwa równe jest około 2,2 V, to akumulator 6-cio V ma 3 ogniwa, a 12 V aż sześć. Ogniwa łączone ze sobą plus z minusem i minus z plusem, pozostawiają nam zawsze dwa wolne czopy, będą to + i — akumulatora. Bateria nie wytwarza sama prądu, daje się natomiast ładować i magazynuje energię. Ładowanie odbywa się w sposób prosy przez połączenie zacisku plusowego prądnicy z + baterii i minusowego z — baterii. Do dalszego wyjaśnienia sposobu ładowania i obsługi baterii, musimy zrozumieć pojęcie pojemności akumulatora. Określenie to oznacza ilość energii mierzonej w Amperogodzinach (Ah), którą można zmagazynować w danym akumulatorze. Jeżeli więc mamy pojemność oznaczoną np. 90 Ah, to rozumiemy, iż bateria ta dawać nam może przez 10 godzin prąd o natężeniu 9 amperów lub teoretycznie w ciągu 5 godzin prąd o natężeniu 18 amp. Praktycznie cyfry te są trochę niższe, a powodem tego jest temperatura otoczenia. Powracając do ładowania, trzeba pamiętać, iż przyjętą podstawą do określenia natężenia prądu ładowania jest około 1 ampera na 1 płytę dodatnią, to znaczy, że przy 17 płytowych ogniwach (8 ogniw dodatnich), prąd ładowania nie powinien być wyższy niż 8 amp. Drugą pomocniczą zasadą jest, iż natężenie ładowania wynosić może do 1/10 pojemności akumulatora, tzn., że bateria o oznaczeniu 90 Ah nie powinna być ładowana większym natężeniem niż 10 amperów. Bardzo ważną dla wydajności baterii jest oprócz gęstości elektrolitu, temperatura, w jakiej znajduje się akumulator. Tak więc wszystkie dane odnoszące się do pojemności baterii, brane są pod uwagę przy temperaturze + 20° C. Wystarczy powiedzieć, iż przy —10° C pojemność baterii spada o połowę. Pomiar stopnia naładowania akumulatora przeprowadzamy przy pomocy tzw. areometru, który pozwala nam na odczytanie ciężaru właściwego elektrolitu. Następujące ciężary wła-



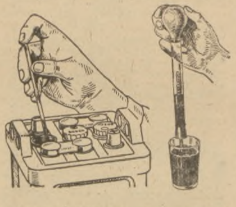
ściwie można przyjąć jako przybliżoną miarę stopnia naładowania akumulatora:

1,275 — 1,300 naładowany całkowicie,
1,245 — 1,270 naładowany w trzech czwartych,
1,215 — 1,240 naładowany w połowie,
1,180 — 1,210 naładowany w jednej czwartej,
1,150 — 1,175 zaledwie działa,
1,120 — 1,145 całkowicie rozładowany.

Ze względu na zbliżającą się zimę, trzeba wyjaśnić, że im wyższy jest ciężar właściwy elektrolitu, to tym niższa musi być temperatura otoczenia, by spowodować zamarznięcie akumulatora.

Ciężar właściwy	temperatura zamarznięcia
1,100	— 7,8° C
1,160	— 17,2° C
1,200	— 27,2° C
1,220	— 35,0° C
1,260	— 59,4° C
1,300	— 70,6° C

Z tabeli tej należy wyciągnąć wniosek, że nigdy nie wolno zostawiać na mrozie



Sprawdzanie ciężaru właściwego elektrolitu.

wyczerpanego akumulatora i że tylko pełne naładowanie gwarantować będzie w czasie zimy całkowite zabezpieczenie go przed zamarznięciem. Dla ułatwienia odpowiedniego naładowania na zimę, trzeba pamiętać, iż elektrolit całkowicie naładowanego akumulatora składa się wagowo z około 39% kwasu i 61% wody.

CO MUSIMY WIEDZIEĆ O BATERII W SWYM SAMOCHODZIE

Bateria musi być umocowana w sposób uniemożliwiający jakiekolwiek jej ruchy. Końcówki przewodów muszą być czyste i bezwzględnie mocno zaciśnięte.

Nie wolno przy kontroli oświetlać baterii otwartym ogniem. Nie wolno na baterii kłaść żadnych metalowych przedmiotów. Baterię utrzymywać czysto, a części metalowe winny być zawsze natłuszczone. Czyścić baterię przy zakręconych korkach wlewowych. Otworki odpowietrzające winny być zawsze wolne od zanieczyszczeń. Przy wybudowywaniu baterii najpierw odłączyć przewód minusowy, a potem plusowy, przy zabudowywaniu odwrotnie. W odstępach minimum co 4 tygodnie sprawdzać czy elektrolit pokrywa wszystkie płyty przynajmniej na 15 mm, jeżeli nie to dopełnić. Przy przygotowywaniu elektrolitu zawsze wlewać kwas do wody, nigdy nie odwrotnie. A. Ż.

KIEROWCO!

chroń swoje oczy

Praca nasza, kierowców i mechaników, wymaga pełnej sprawności fizycznej i umysłowej. Toteż, drodzy koledzy, musicie o tym pamietać i chronić siebie przed uszkodzeniami cielesnymi.

I tak teraz, gdy ze zbliżającą się zimą promienie słońca i blask śniegu oślepiać będą nasze oczy — musimy stosować ciemne okulary.

Nie używajcie nigdy jednak okularów niebieskich (chyba z polecenia doktora), gdyż niebieski kolor niszczy oczy. Ciemne okulary ochronią oczy i bardzo zabezpieczą nas od senności, szczególnie podczas dłuższej drogi.

Oczy nasze, to nasz skarb! Chrońmy oczy przed wszelkimi uszkodzeniami i nadmiernym wysiłkiem. Jeżeli mamy trudności w patrzeniu, jeżeli tracimy ostrość wzroku, musimy niezwołcznie iść do specjalisty doktora ,który dobierze nam właściwe szkła. Gdy będziemy kupowali okulary, to nie bierzmy tych modnych, amerykańskich, o grubych oprawach i szerokich nausznikach. Znacznie praktyczniejsze są zwykłe cienkie oprawki metalowe, obłożone masą plastyczną. Są one lekkie i mało przeszkadzają w patrzeniu. Zawsze stosujmy zasadę, że nie wszystko, co modne — to praktyczne.

Chrońmy oczy przed kurzem drogi oraz przed iskrami z papierosów. Iskierka taka powoduje sparzenie oka, a dolegliwość ta jest bardzo przykra przez czas dłuższy. Chrońmy oczy przed wpadaniem w nie muszek, szczególnie wieczorem. Jedźmy wtedy z zamkniętą szybą przednią, lub miejmy na oczach okulary, jakich używają cykliści, lub motorzyści.

Nie trzyjmy oczu brudnymi rękoma. Unikajmy zatarcia oczu za wszelką cenę. Pamiętajmy, że oczy są bardzo delikatne i wymagają dobrej opieki.

Niedomagania oczu objawiaja się często u starych kierowców. Jest to dla tego, że na starość soczewki oczne stają się mniej zdolne do zmiany kształtu, koniecznego do zachowania ostrości widzenia przy wszelkich odległościach. Wadę tę poprawia zastosowanie właściwie dobranych okularów. Jednak podkreślam, że okulary te muszą być dobrze dobrane, by nie spowodować szkody dla wzroku.

Ochrona oczu obowiązuje nas również w zakładzie naprawczym i na stacji obsługi. Ile razy widzimy mechaników, którzy lekkomyślnie narażają swój wzrok na uszkodzenie. Ile razy nie stosują się oni do przepisów używania niektórych obrabiarek. Ile razy mechanik używa szlifierki bez zakładania okularów ochronnych! Ile razy kierowca patrzy bez okularów na spawacza, który spawa jakąś część jego samochodu! Ile razy widzimy, że mechanik, czy kierowca wpatruje się w łuk elektryczny przy spawaniu elektrycznym! Wszystko to powoduje lekkomyślne i karygodne narażanie swych oczu na przejściowe lub nawet na trwałe uszkodzenia, kiedy już za późno na żale. Nie czyńmy tego nigdy! Nie pozwalajmy, by nasi koledzy tak czynili!

Chrońmy nasze oczy, gdyż są one prawdziwym skarbem i od nich zależy możność naszej pracy.

Tyle na dzisiaj. O innych ostrożnościach powiem za dwa tygodnie. Słuchajcie rad starego mechanika. **J. Klerz**, mechanik.

Kierowco przygotuj się!

IDZIE ZIMA

(ciąg dalszy)

W poprzednim numerze Z. K. rozważaliśmy co należy zrobić, by samochód przygotować od okresu zimowego. W szczególności zajmowaliśmy się silnikiem Obecnie kolej na zapoznanie się z dalszymi czynnościami.

PRZYGOTOWANIE PODWOZIA

Najważniejszą czynością, oprócz wymienionych w poprzednim artykule, jest zmiana oleju w skrzynkach przekładniowych i przekadniach osi pędnych — z letniego na zimowy. Gdyby pozostawić olej letni w tych mechanizmach, to moglibyśmy mieć w mrozy poważny kłopot. Olej zamarzłby do tego stopnia, że ruszenie samochodem byłoby wogóle nie możliwe.



Ponadto, gdyby nawet nie zaszła ta ewentualność, to początkowa jazda ze zmarzniętym olejem letnim wymagałaby znacznie większej mocy silnika, co powodowałoby jego przeciążenie i nadmierne zużycie paliwa.

Do przekładni należy używać wyłącznie oleju przekładniowego. W żadnym przypadku nie wolno używać jakiejś mieszaniny oleju silnikowego ze smarem stałym. Taka mieszanina jest do przekładni zupełnie nie odpowiednia i może uszkodzić koła zębate łożyska. W czasie wyjątkowo silnych mrozów niektóre wytwórnie pozwalają na dodawanie do oleju — około 10% nafty, jednak należy starać się unikać tej ewentualności.

Należy również zmienić olej na zimowy, w mechaniźmie kierowniczym, bowiem zbyt gętsy olej spowoduje trudności w sprawnym kierowaniu samochodem.

Nie dolewajmy oleju za dużo. Właściwy poziom zapewni nam korek wlewowy w obudowie skrzynki przekładniowej, czy w obudowie przekładni osi pędnej. Nie powinna się dopuszczać, by poziom oleju był wyższy.

Teraz kolej na łożyska kół. Po zdjęciu kołpaków piast sprawdzimy, czy łożyska są właściwie nasmarowane i, czy nie mają zbyt dużo luzu. Uzupełniamy smar w łożyskach, jednak nie nakładamy smaru za dużo, jak to czynią niektórzy kierowcy. Nadmierne smarowanie też jest szkodliwe.

Następnie regulujemy szczęki hamulcowe i odpowietrzamy hamulce hydrauliczne. Nie zapomnijmy uzupełnić płynu hamulcowego w pompie lub zbiorniku, by nie mieć kłopotów w przypadku zapowietrzenia się hamulców. Jeżeli płyn hamulcowy jest bardzo brudny albo też zgestniał — musimy go zmienić. Szczególną uwagę poświęcamy hamulcom pneumatycznym. Starannie odwadniamy zbiorniki sprężonego powietrza i przewody, bowiem w zimie, gdyby osadzająca się w przewodach woda zamarzła, to mielibyśmy poważny kłopot, połączony nawet z niebiezpieczeństwem.

Gdy już doprowadziliśmy do wzorowego porządku wszystkie mechanizmy samochodu, zajmiemy się chłodnicą. Przygotowujemy pokrowiec na chłodnicę i sprawdzamy, czy pozwala on częściowo ją odsłaniać. Pokrowiec należy zakładać możliwie na samą chłodnicę, a nie na osłonę chłodnicy, bowiem pokrowiec, założony z wierzchu, mało jest skuteczny.

Na wewnętrzną stronę szyby przedniej w nadwoziu zakładamy ogrzewacz, czyli szybkę grzejną. Przed założeniem tej szybki należy obie powierzchnie szyb dobrze oczyścić, najlepiej spirytusem denaturowanym. Jeżeli ogrzewacz przymocowany jest do szyby przedniej przy pomocy gumowych ssawek, należy ssawki te przed założeniem lekko posmarować gliceryną lub płynem hamulcowym (nigdy olejem). Łącząc przewody elektryczne musimy uważać, by szybę grzejną podłączyć do przewodu poprzez wyłącznik zapłonu, by ogrzewacz był zawsze wyłączony, gdy silnik nie pracuje. Ustrzeże nas to od wyładowania akumulatora, gdybyśmy zapomnieli wyłączyć ogrzewacz.

Pedały samochodu powinniśmy owinąć tkaniną lub nałożyć na nie gumowe nakładki. Pamiętajmy, że w zimie but jest śliski od śniegu, a obsunięcie się nogi z pedału spowoduje silne uderzenie odskakującym pedałem o kostkę stopy, co jest bardzo bolesne. Podnato takie obsunięcie się stopy może spowodować niebezpieczeństwo przy hamowaniu lub wyłączaniu sprzęgła.

Następnie zajmujemy się osprzętem samochodu. Kompletujemy narzędzia i staramy się przechowywać je w ciepłym miejscu w samochodzie, by nie były zimne, gdy przyjdzie się nimi pracować podczas mrozu. Wydostajemy ze skrzyni łańcuchy na koła, czyścimy je i sprawdzamy. Nie zakładamy ich jednak na koła, bowiem używamy ich wyłącznie podczas dużych opadów i zasp śnieżnych.

Umocowujemy w samochodzie oskard i łopatę, które będą nam niejednokrotnie potrzebne.

Na zakończenie czynimy gruntowny porządek w garażu, uszczelniamy drzwi, by nie tracić ciepła oraz przygotowujemy elektryczny grzejnik, który w bardzo mroźne noce podstawimy pod silnik, by zapewnić sobie rano łatwy rozruch. Balon z wodą dystylowaną do akumulatora przenosimy w ciepłe miejsce, by nam woda nie zamarzła. Sprawdzamy gaśnice i przygotowujemy skrzynię z piaskiem oraz łopatą na wypadek pożaru o który w zimie nie trudno.

Gdy samochód jest już przygotowany do okresu zimowego postaramy się o przygotowanie dla siebie odpowiednio ciepłej odzieży. Pamiętajmy, że w razie uszkodeznia samochodu w drodze, możemy być zmuszeni do dłuższego postoju na mrozie, a wtedy zostaniemy narażeni na niebezpieczeństwo zmarznięcia.

Jeżeli wykonaliśmy wszystkie przepisane czynności przygotowawcze, to możemy być pewni, że potrafimy pracować wraz z samochodem podczas najtrudniejszych warunków zimowych bez obawy uszkodzeń. Pamiętajmy, że samochód musi tak samo dobrze pracować w zimie, jak i w lecie.

st. sierż. W. Witr.

Rozrusznik i jego obsługa

Budowa rozrusznika elektrycznego jest bardzo zbliżona do budowy prądnicy. Różnicą zaś jest to, iż rozrusznik odpowiednio do oddawanej wysokiej mocy mechanicznej, pobiera wysoką moc elektryczną. Z tego powodu uzwojenie rozrusznika jest wykonane z grubego drutu. Moc rozrusznika, zależnie od wielkości silnika, który ma on obracać, waha się od 0,5 KM do 3 KM a przy silnikach wysokoprężnych i więcej. W przeciwieństwie do tzw. zespołów, prądnica-rozrusznik w jednym me-



Najnowszy typ rozrusznika Auto — Lite.

chaniźmie (DKW), zwykły rozrusznik nie jest stale zazębony z silnikiem. Zębatka rozrusznika jest ruchoma wzdłuż swej osi i pozostaje normalnie w odległości minimum 3 — 4 mm. od wieńca zębatego koła zamachowego.

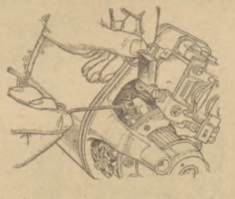
Uszkodzenia i ich usuwanie.

Podstawą do wszelkich napraw jest systematyczność w poszukiwaniu uszkodzenia. Tak samo i tutaj należy według objawów wyszukiwać błedy lub niedokładności.

Uszkodzenia.

Rozrusznik nie zazębia wcale lub po zazębieniu obraca silnik bardzo wolno. Próbujemy przeto po małej przerwie przy wyłączonych wszelkich innych odbiornikach prądu, powtórnie włączyć rozrusznik. Jeżeli się nie udało uruchomić silnika, to pomagamy korbą lub pchamy samochód i przeważnie stwierdzamy, że uszkodzenie nie leży w silniku, lecz albo w baterii albo w przewodach, w wyłączniku lub w samym rozruszniku. Przystępujemy więc do poszukiwania uszkodzenia w następującej kolejności:

Rozpoczyamy od zapalenia świateł szosowych obserwujemy światło przy włączaniu rozrusznika. Jeżeli lampy przygasną gwałtownie, to powodem tego może być:
złe przewodzenie prądu między baterią i przewodami, między plecionką minusową a masą lub też złamany lub przetarty przewód. W momencie gdy światło przygaśnie powoli orientujemy się, iż bateria jest za słabo załadowana, uszkodzona lub po prostu stara. Gdy jednak światło zmieni się minimalnie, a mimo tego rozrusznik nie obraca się, to przyczyna może leżeć w samym włączniku rozrusznika lub w uszkodzonym przewodniku między przyciskiem (nożnym lub ręcznym) a rozrusznikiem. Uszkodzenie to możemy wykryć przy pomocy lampy probierczej. Po stwierdzeniu, iż powyższe punkty są w porządku, miejscem naszych dalszych dociekań będzie sam rozrusznik. Postępując w tym wypadku również systematycznie, po odłączeniu baterii i wybudowniu rozrusznika, nie rozbieramy go, lecz czyścimy gruntownie z zewnątrz. Głównymi uszkodzeniami rozrusznika są: źle dopasowane szczotki do kolektora, zacinanie się szczotek w uchwytach, zużycie ich, zaoliwienie lub złamanie, osłabione sprężyny wskutek



Prawidłowe podnoszenie sprężyny podczas wymiany szczotki.

rdzy lub przegrzania, złe przewodzenie w wyłączniku magnetycznym, lub uszkodzenie zębatki Powyżej wskazane najczęstsze z uszkodzeń, za wyjątkiem uszkodzeń zębatki, nie przedstawiają zbytnich trudności w usunieciu ich.

Jeżeli jednak chodzi o zębatkę, to oprócz jej wymianv na nową, co jest najbardziej wskazane, musimv usunąć równocześnie przyczyny jej zbyt szybkiego lub nieoczekiwanego zużycia. Powody te, jeżeli widocznym jest gwałtowne zużycie zębów od strony pracy, mogą być następujące: włącznik magnetyczny uszkodzony, ślimacznica Bendix'a nie w porządku, zużyta, nie nasmarowna lub zacina się, sprężyna złamana lub za słaba. Jeżeli zęby wykazują zużycie czołowe, oznacza to, iż rozrusznik był włączany zanim koło zamachowe zatrzymało się lub, że odstęp między zębatką a wieńcem koła zamachowego był mniejszy, niż 3 — 4 mm.

Dalsze uszkodzenia, mogą być tylko do odnalezienia w tworniku. A więc, może on być spalony wskutek przegrzania lub uszkodzenia izolacji oraz korektor mógł być tak zapieczony, iż nie istniała praktycznie warstwa izolacyjna między elementami kolektora (izolacja przy przytoczonym kolektorze winna znajdować się od 0,1 do 0,5 mm, poniżej powierzchni pracującej).

Wymiana szczotek:

Przy wymianie szczotek należy pamiętać, iż tylko przepisane przez wytwórnię szczotki mogą być stosowne do rozruszników. Węglowe szczotki od prądnic nie nadają się do przewodzenia prądu o tak dużym natężeniu. Wyjmując szczotki, należy podnosić sprężyny wygiętym drutem, a nie odchylać je na bok. Po założeniu nowej szczotki, sprawdzić, czy ma ona dostateczny ruch w oprawce i jej przewód dokręcić w ten sposób, by nie zetknął się z masą, ani nie ograniczał ruchu szczotki. Nierównomierne zużycie szczotek jest spowodowane nie zawsze miękkością materiału, lecz również niedobrym przewodzeniem prądu lub obluźnieniem przewodu łączącego. Wymiana sprężyn trzymających szczotki, wymaga rozebrania odbudowy łożyska kolektora, co może nastąpić w tym wypadku, gdy przeprowadzający naprawę ma dostateczne wiadomości o znaczeniu poszczególnych przewodów i ich połączeniach.

Odpowiednie smarowanie rozrusznika, zgodnie z przepisem fabrycznym i umiejętne posługiwanie się nim, zapewni nam długotrwałość niezawodność systemu rozruchowego. A więc rozrusznik jednorazowo trzymać włączny nie dłużej niż 10 — 15 sek. i włączać go ponownie tylko wtedy gdy koło zamachowe przestanie się obracać. Po zaskoczeniu silnika natychmiast rozrusznik wyłączyć. Żvm.

Regulacja gaźnika Willys'a

Stale słyszymy, że znane wszystkim Willysy (lub Fordy mod. GPW) zużywają niesamowite ilości paliwa i, że nie da się obniżyć tego zużycia bez „cudów". Otóż chcę powiedzieć, że nie jest to zgodne z prawdą. Willys nie musi koniecznie zużywać 18 czy 20 litrów na setkę, lecz powinien i musi brać najwyżej 15 litrów. Są też Willysy, które nawet po kilkudziesięciu tysiącach kilometrów, zrobionych już w Polsce, zużywają stale i bez zmian po 13 — 14 litrów na setkę.

Gdzie leży ta „tajemnica"? Nie jest to żadna tajemnica. Trzeba tylko pamiętać o naczelnej zasadzie, od zachowania której zależy zużycie paliwa nie tylko w Willysie, ale i we wszystkich samochodach. Oto należy bezwzględnie stosować się do przepisów regulacji fabrycznej i nie robić własnych „ulepszeń", czy „wynalazków". Fabryka wie, co robi i, jeżeli nakazuje regulować silnik tak, a nie inaczej, to napewno ta regulacja jest najlepsza.

Dwie są zasadnicze wady w Willysach, które powodują zbyt duże zużycie paliwa. Pierwsza, to wada, która nie da się usunąć bez bardzo poważnych przeróbek konstrukcji. Oto Willys typ MA, MB i Ford typ GPW — czyli typ Jeep, posiada bardzo dużą przekładnię w osiach pędnych, to znaczy, że na biegu bezpośrednim silnik ma stosunkowo wysokie obroty przy dość ograniczonej prędkości samochodu. Jest to spowodowane przeznaczeniem samochodu, jako terenowo - wojskowego. Wskutek tego zużycie paliwa jest w założeniu znaczniejsze, niż w innych samochodach o silnikach 2,2 litra.

Druga wada — to łatwość rozregulowania zapłonu i gaźnika. Podczas przeglądu samochodu i czyszczenia gaźnika, gaźnik ten, typu Carter może zostać całkowicie rozregulowanny przez wadliwe złożenie bez koniecznych do tego sprawdzianów. Wtedy kierowca usiłuje zmniejszyć zużycie paliwa prze stosowanie takich środków zaradczych, jak wkładanie drucików w rozpylacze, zalutowywanie i zmniejszanie rozpylaczy itp., co jest z gruntu wadliwe. Tak samo ustawienie dokładne zapłonu bez użycia lampy neonowej jest bardzo zawodne. Również regulacja zapłonu przy pomocy lampy neonowej jest dość utrudniona gdy silnik jest już w ramie i powinna być dokonywana jeszcze na hamowni, gdy mamy dobry dostęp do silnika.

O ustawieniu zapłonu, który wpływa na różnicę zużycia paliwa o dobre 4 — 6 litrów na 100 km, napiszę następnym razem a teraz zajmę się jedynie gaźnikiem.

Dobrze możemy wyregulować tylko taki gaźnik, przy którym poprzednio nikt nie „dłubał", to jest taki, który posiada wszystkie rozpylacze, zawór pływaka i igłę, — fabryczne, nie uszkodzone. Należy więc zacząć od stwierdzenia, czy tak jest, a jeżeli nie, to należy postarać się o te fabrycznie nieuszkodzone części.

Następnie po prawidłowym złożeniu gaźnika regulujemy wolne obroty i skład mieszanki na wolnych obrotach, jak w każdym gaźniku (przy gorącym silniku). Dalej luzujemy nakrętkę, mocującą kołeczek, na którym zawieszona jest za ucho igła rozpylacza głównego i ustawiamy kołeczeń tak wysoko w wycięciu dźwigienki, by podkładeczka po nakrętkę wystawała około 1mm ponad wycięcie w dźwigience. Tak wyregulowany gaźnik powinien pozwalać na doskonałe przejście silnika z małych obrotów na duże przy bardzo powolnym dodawaniu gazu.

Następnie luzując za każdym razem nakrętkę kołeczka, na którym zawieszone jest ucho igły, opuszczamy go w wycięciu dźwigienki, ale tylko kapichnę, o cząstkę milimetra i znów probujemy przejście silnika z małych obrotów na duże, ale przy powolnym dodawaniu gazu. Chodzi o to, by na przejście to nie wpływała pompka przyśpieszeniowa.

Jeżeli przejście to jest bez zarzutu, to znów powtarzamy operację opuszczania. Powtarzamy ją tak długo (bardzo delikatnie), aż wreszcie silnik pocznie mieć gorsze przejście i wreszcie całkiem złe. To znaczy, że silnik przy powolnym dodawaniu gazu, zamiast przyśpieszać obroty, pocznie dusić się i nawet zatrzyma się. Oznacza to, żeśmy już przeholowali. Wtedy wystarczy podnieść kołeczek tylko do pozycji przy której przejście będzie wystarczające. To będzie najlepsza regulacja głównego rozpylacza.

Gdyby przejście na duże obroty było stale dobre, nawet przy najniższym położeniu kołeczka, na którym zawieszona jest igła, oznaczałoby to, że rozpylacz główny, siedzący na dnie komory pływakowej, jest rozkalibrowany. Należy go wtedy wymienić na prawidłowy, bowiem zmniejszanie jego otworu samemu daje zwyczaj złe rezultaty.

Po opisanej wyżej regulacji gaźnika, zużycie paliwa powinno spaść bezwzględnie do normy, jeżeli i zapłon jest ustawiony właściwie. Gdybyśmy igłę opuścili zbyt nisko, to będziemy mieli kłopot w czasie jazdy z przejściem na duże obroty. Przy powolnym dodawaniu gazu silnik zadusi się i może nawet stanąć. Jeżeli będziemy gwałtownie dodawali gazu, to pomoże nam pompka przyśpieszeniowa i silnik „chwyci". Jest to jednak pewnego rodzaju akrobacja w operowaniu gazem, która mimo wszystko da bardzo poważną oszczędność w zużyciu paliwa, bowiem można w ten sposób dojść do 11,5 litra na 100 km. Należy jednak ostrzec przed tą „oszczędnością" kierowców, bowiem taka zbyt uboga mieszanka powoduje, oprócz wypalania zaworów i tłoków — stałe szarpanie samochodu i przez to szybkie wyrabianie zespołów przekładniowych.

W żdanym przypadku nie wolno „poprawiać" rozpylaczy, wkładać w nie drucików itp., gdyż da to zawsze uszkodzenie silnika. Tak samo wysoce karygodne jest stosowane przez niektórych „mechaników" — wyjmowanie wogóle igły i zastępowanie jej przez kilka drucików, umieszczonych na stałe w otworku rozpylacza głównego.

Dodajmy jeszcze, że na zużycie paliwa ma wielki wpływ prawidłowe uregulowanie elektrod świec i utrzymywanie przerywacza w dobrym stanie, mimo, iż zdawałoby się, że nie ma to żadnego związku z mieszanką w gaźniku. Ale o tym — w następnym numerze.

St. sierż. W. Witr

Poznajemy NOWE MODELE

CZECHOSŁOWACJA

Skoda — Avia 706.

Pierwszy autobus o samonośnym nadwoziu z silnikiem z tyłu. wypuścił przed paroma tygodniami czeski przemysł motoryzacyjny.



Wysokoprężny silnik tego autobusu, rozwija moc 145 Km przy 1800 obr/min. 6 cylindrów o pojemności skokowej 11,781 cm. Autobus posiadając 45 miejsc siedzących jest lżejszy od swego poprzednika z silnikiem z przodu o 400 kg. Chłodzenie wodne przy pomocy systemu chołdzącego, o pojemności 80 l., pompy wodnej i wiatraka.

Sprzęgło 2-tarczowe, suche, skrzynia posiada 5 biegów w przód i 1 do tyłu.

Hamulce powietrzne systemu Skoda.
Wymiar ogumienia 12,00 — 22.
Rozstaw kół przednich 1930 mm.
Rozstaw kół tylnich 1815 mm.
Szybkość na 1 — biegu 8,9 km/godz.
Szybkość maksymalna 68 km/godz.
Zużycie paliwa 30 l/100 km.
Pojemność zbiorników paliwa 160 l.
Najmniejszy promień skrętu 10 m.
Długość autobusu — 10.900 mm.
Szerokość autobusu — 2.500 mm
Wysokość autobusu — 2.900 mm.

Autobus odznacza się doskonałą widocznością kierowcy na jezdnię, zupełnym izolowaniem pasażerów od hałasu i zapachu silnika, bardzo dobrym resorowaniem, wentylacją i widocznością ze wszystkich miejsc siedzących. Żym.

Polska i Świat za kierownicą

„Moskwicz" ukazał się obecnie jako kabriolet czterodrzwiowy w produkcji seryjnej. Dokładne wykonanie tapicerki i otwieranego dachu z wysoko gatunkowych materiałów w różnych kolorach zjednało szybko now rzesze nabywców.

* * *

Wprowadzony został ostatnio nowy system mierzenia ilości i wielkości kropel rozpylonego paliwa w silnikach wysokoprężnych. Mianowicie dotychczas stosowane fotografowanie momentu wtrysku przy migawce 1/1000 sek. dawało złe rezultaty, jeżeli chodzi o obliczenie ilości kropel. Najnowsza metoda, to wprowadzenie do ogrzanej pompy i wytryskiwacza, płynnego wosku w temperaturze 90° C. Wtrysk odbywa się w zimnym pomieszczeniu przeciw drobniutkiej fontannie lodowatej wody. Tak więc kropelki wosku krzepną natychmiast i opadają na specjalny system coraz gęstszych sit (w liczbie 12). Pozwala to na zmierzenie różnic wielkości kropel od 1 do 100 razy oraz na dokładne policzenie ich ilości. Sita umieszczone są jedne nad drugimi z tym że górne jest najrzadsze a dolne najgęstsze.

Komunikat Dep. Samochodowego M.K.

Kierowcy samochodowi niejednokrotnie zwracają się bezpośrednio lub nadsyłają podania do Ministerstwa Komunikacji w sprawach z wymianą bądź wydawaniem pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Takie postępowanie z zasady przedłuża załatwianie ich spraw gdyż Ministerstwo Komunikacji nie jest w możności rozpatrywania poszczególnych spraw i przesyła je do Urzędu Wojewódzkiego w celu bezpośredniego załatwienia.

Dlatego w interesie kierowców jest, aby w omawianych sprawach zwracali się bezpośrednio do Starostw, na których obszarach zamieszkują. Dopiero, jeżeli który z kierowców uznał, że starostwo nie załatwiło jego prośby, może odwołać się do Urzędu Wojewódzkiego jako instancji odwoławczej. Odwołanie należy składać również do starostwa które obowiązane jest to odwołanie przesłać wraz z aktami sprawy do decyzji Urzędu Wojewódzkiego.

Decyzja Urzędu Wojewódzkiego, jako instancji odwoławczej, do której należy rozstrzenia odwołań, jest ostateczna.

Przesyłanie podań i składanie próśb bezpośrednio do najwyższych władz państwowych nie wpływa na przyśpieszenie sprawy, lecz przeciwnie powoduje przedłużenie załatwienia sprawy, gdyż władze te muszą przesyłać otrzymane podania i prośby do załatwienia właściwym władzom, którymi są starostwa powiatowe i grodzkie oraz Urzędy Wojewódzkie.

WIELKA REWOLUCJA PROLETARIACKA

(fragmenty walki)

Wśród licznych zwycięstw młodej Gwardii Czerwonej trzy z nich zaważyły zasadniczo na rozwoju wypadków, stanowiących początek nowego okresu w dziejach świata. Było to zdobycie Pałacu Zimowego w Petersburgu, zdobycie Kremla oraz rozgromienie Kwatery Głównej kontrrewolucyjnych generałów. W krótkim rzucie historycznym zapoznajemy Czytelników ze szczegółami tych walk.

Gwałtowna strzelanina wokół Pałacu Zimowego nie ustawała. Rozjątrzeni zawziętym uporem junkrów, którzy usadowili się za zbudowanymi z drzewa barykadami, czerwonogwardziści i marynarze bez przerwy ponawiali próby przedarcia się do pałacu. Powoli, czołgając się nie zważając na niebezpieczeństwa, niewielkimi grupami docierali do samych barykad.

Przedostać się do pałacu najłatwiej było przez bramę Sałtykowską, od strony Admiralicji. Tam znajdował się lazaret. Ranni żołnierze pomagali marynarzom i czerwonogwardzistom, którym udało się do nich dotrzeć. Równocześnie całe grupy oblegających zaczęły przedostawać się do Pałacu Zimowego od strony Ermitażu wejściami, które przez nikogo nie były strzeżone.



Przed szturmem.

Marynarze czerwonogwardziści i żołnierze szybko rozbiegli się po wszystkich piętrach. Korzystając z rozgardiaszu, jaki panował w pałacu, poszczególni czerwonogwardziści — „czerwoni agitatorzy", jak ich w swoich pamiętnikach nazywał naczelny komisarz Stankiewicz, zmieszali się z tłumem junkrów, wnosząc rozkład do szeregów obrońców rządu. Część czerwonogwardzistów udało się junkrom rozbroić.

Pałac atakowano przeważnie z flanków — od strony ulicy Milionnej i Parku Aleksandrowskiego. Na czele innych oddziałów garnizonu Piotrogrodzkiego walczył pułk Pawłowski i Keksholmski oraz druga załoga floty Bałtyckiej. Razem z nimi w pierwszych szeregach znajdowali się marynarze kombinowanego oddziału kronsztackiego. Na samym przedzie, porywając innych swym przykładem, szli czerwonogwardziści.

Reflektory okrętów wojennych, przeszywając panujący wokół mrok oświetlały pałac.

Pałac był czerwony, jak gdyby zbroczony krwią. Z oświetlonych pokojów padały przez okna na plac jaskrawe smugi światła. Stopniowo junkrzy zaczęli gasić światła w pokojach. Strzały karabinowe, jazgot karabinów maszynowych, huk strzałów armatnich — wszystko to zlewało się w jeden niemilknący łoskot.

Około godziny pierwszej w nocy ogień z barykad zaczął słabnąć.

Tłumy oblegających coraz bliżej podchodziły do pałacu,ześrodkowując się koło kolumny Aleksandrowskiej. Jeszcze silniej zaatakowano junkrów z flanków. Czerwonogwardziści zaczęli się skupiać wokół stosów drzewa, wykorzystując je teraz jako barykady przeciwko junkrom. Z ust do ust atakujący podawali sobie słowa komendy: zaprzestać ognia, czekać na strzał karabinowy — sygnał „do szturmu".

Wewnątrz pałacu toczyły walkę grupy czerwonogwardzistów, które przedostały się tam przedtem. Jeszcze słychać było pojedyncze wystrzały, jeszcze gdzieniegdzie terkotał karabin maszynowy. Ale wróg nie miał już siły by powstrzymać napór otaczających go mas ludzkich.

W krótce rozległ się strzał karabinowy — sygnał szturmu, i fala ludzka, zalewając bramę pałacową i wejście, wdarła się do gmachu.

Umilkł łoskot i huk twierdzy Pietropawłowskiej. W powietrzu, głusząc suchy, nieustanny trzask karabinów maszynowych i ręcznych, rozległ się jeden potęż-



Przygotowania do powstania w Piotrogrodzie.

ny okrzyk: „hura" i czerwonogwardziści, marynarze i żołnierze, przeskakując z barykady, potykając się padając, znów się podnosząc, żywym potokiem zapełnili wejście, przedsionki i klatki pałacu.

O godzinie drugiej w nocy na 26 października 1917 roku Pałac Zimowy został zdobyty.

* * *

W najgorętszym momencie powstania junkrów w Piotrogradzie i ofensywy wojsk Krasnowa - Kiereńskiego na stolicę — Lenin i Stalin udzielili Moskwie pomocy. 29 października Lenin przemawiał w Piotrogrodzie na naradzie przedstawicieli garnizonu. Opowiedziawszy o próbie junkrów, Lenin zreferował sytuację w Moskwie.

Tego samego dnia — 29 października — 2500 marynarzy kronsztackich i czerwonogwardzistów wysłano specjalnym pociągiem na pomoc moskiewskim wojskom rewolucyjnym.

* * *

1 listopada z rana działania bojowe we wszystkich dzielnicach Moskwy rozwijały się pomyślnie. Dzień ten stał się dniem ostatecznego zwycięstwa wojsk radzieckich.

Przede wszystkim zdobyto stację telefoniczną w zaułku Milutińskim. Wysoki gmach, podobny do fortecy, z niewielką ilością okien był dobrze przystosowany do obrony. Białogwardziści zbudowali w poprzek ulicy barykadę, zawalili wejście do stacji belkami i żelazną bramą. Junkrzy odpierali z karabinów ręcznych i maszynowych tak gęsty ogień, że niepodobieństwem było zbliżyć się do stacji. Zaopatrzeni w dostateczną ilość żywności i nabojów junkrzy mogli wytrzymać oblężenie w ciągu dłuższego czasu. Wewnątrz stacji pracownicy w dalszym ciągu utrzymywali łączność ze śródmieściem.

Usyjewicz, który oblegał stację, posłał do sztabu po artylerię. 1 listopada o świcie czerwonogwardziści ustawili na dzwonnicy cerkwi miotacz bomb i stamtąd zaczęli ostrzeliwać górne piętra stacji. Pierwsza bomba trafiła w dach, druga wpadła przez okno do wnętrza. Z trzaskiem poleciały szyby, posypał się tynk. Wielu junkrów zostało kontuzjowanych, niektórzy odnieśli i rany. Junkrzy wywiesili białą chorągiew. Usyjewicz zażądał bezwarunkowej kapitulacji, gwarantując im bezpieczeństwo osobiste.

Po 10 minutach junkrzy i oficerowie zaczęli wychodzić i składać broń.

Posiłki nadciągały nieprzerwanym potokiem. Cały obwód, zdawało się, powstał do walki przeciw białogwardzistom.

Wieści o rosnącym zapale mas docierały również do obozu kontrrewolucji. Otrzymywano doniesienia telefoniczne, przybiegali świadkowie przyjazdu wojsk czerwonych, członkowie Komitetu Wykonawczego Związku Kolejarzy dawali spisy przybyłych wagonów. Szczególnie przygnębiająco działała na białogwardzistów ciężka artyleria. W równych odstępach



Powstanie w Piotrogrodzie.

czasu rozlegał się głuchy huk dział, wstrząsający budynkami Kremlu.

W szeregach białogwardzistów pogłębiało się przeświadczenie, że losy ich są z góry przesądzone, że walka jest beznadziejna. Oficerowie nie byli w stanie wytrzymać nerwowo napięcia. Nikt już nie marzył o zwycięstwie. Myślano o tym, jak uratować życie. Na widownię znowu wysunęli się ugodowcy, tym razem najbardziej „lewicowi" Już sam fakt pojawienia się tych orędowników białej gwardii świadczył, że klęska junkrów jest bliska. Nie bez wiedzy „komitetu bezpieczeństwa publicznego" w noc na 2 listopada do lokalu Komitetu Wojskowo-Rewolucyjnego przybyła delegacja mienszewików-zjednoczeniowców i „lewicowych" eserowców.

* * *

Podczas gdy w Radzie opracowywano warunki kapitulacji, działania bojowe nie ustawały ani na chwilę. Ciężka artyleria zasypywała Kreml pociskami. Czerwonogwardziści siłą pędzili junkrów w stronę Kremlu.

Z Kremlu karabiny maszynowe junkrów ostrzeliwały „Metropol" i Ochotny Riad. Ażeby zmusić je do milczenia, działo, znajdujące się na placu Łubianki zaczęło walić w Spaską, w wieżę Kremlu. Równocześnie ostrzeliwały wieżę armaty warsztatów artylerii ciężkiej ze Szwiboj Górki. Jeden z pocisków trafił w wieżę. Zegar Kremlowski stanął. Karabin maszynowy zamilkł.

2 listopada o godzinie 2 minut 37 Kreml został otoczony przez wojska radzieckie. Artyleria biła wprost w bramę Nikolską.

O godzinie 7 wieczorem zostały zajęte górne kramy Ochotnego Riadu. Na Wielkiej Nikickiej aż do zmroku trwały wymiany strzałów między junkrami i czerwonogwardzistami, zajmującymi pozycje po przeciwległych stronach ulicy.

Od strony placu Kudryńskiego Gwardia Czerwona, posuwając się wzdłuż ulicy Powarskiej i Bronnej, zbliżyła się bezpośrednio do placu Bramy Nikickiej.

W dzielnicy Chamownickiej junkrzy usiłowali przedrzeć się do dworca Briańskiego, ale napotkali na stanowczy opór. W zaułkach po obudwu stronach Arbatu utarczki z junkrami ustały.

Oddziały Zamoskworieczja rozpoczęły natarcie na Most Kamienny i zmusiły junkrów do odwrotu. Czerwonogwardziści zajęli sztab okręgu na Prieczystience. Przed szturmem sztabu czerwonogwardzista Mikołaj Syczow przymocował sobie do pasa około 30 granatów ręcznych i wdrapał się na dach domu po słupie telefonicznym.



Wymarsz czerwono - gwardzistów na front

Przez strychy i dachy domów przedostał się do samego sztabu okręgu i jął z góry rzucać granaty w okna. Panika wśród junkrów przyspieszyła zdobycie sztabu.

Oddziały Zamoskworiecza wyparły białogwardzistów z katedry Chrystusa Zbawiciela. Junkrzy uciekli do szkoły Aleksandrowskiej.

Sztab białogwardzistów błagał zwycięzców o łaskę i ze swej strony rozpoczął rokowania w sprawie kapitulacji.

3 listopada o godzinie 10 minut 35 z rana rynek Smoleński był już całkowicie w rękach czerwonogwardzistów. Wystawiono tam czaty, aby zatrzymać junkrów, którzy po podpisaniu umowy o kapitulacji usiłowali uciec z Moskwy przez dworzec Briański.

3 listopada z rana poddała się 5 szkoła junkrów. O świcie 3 listopada zajęto również Kreml.

Kreml zajęli czerwonogwardziści po zaprzestaniu ognia artyleryjskiego o godzinie 3-ej nad ranem 3-go listopada. Do tego czasu udało się tam przeniknąć tylko poszczególnym czerwonogwardzistom. Zdobycie Kremlu było uwieńczeniem zwycięstwa w Moskwie.

* * *

Kwatera Główna czyniła gorączkowe kroki, by powstrzymać zwycięski pochód rewolucji na froncie. Do Kwatery Głównej zjeżdżali się kierownicy rozgromionych w Piotrogrodzie partii ugodowych.

* * *

Z północy i południa do Kwatery Głównej zbliżały się wojska rewolucyjne. Z północy ciągnęły w stronę Orszy pociągi z oddziałem piotrogrodzkim, z południa na Złowin — oddział sformowany w Mińsku.

W nocy z 19 na 20 listopada miały miejsce pod Mohylowem wydarzenia, w których bezpośredni udział brała Kwatera Główna. Wydarzenia te miały pociągnąć za sobą poważne konsekwencje w przyszłości. Z miasteczka Bychów, leżącego w odległości 20 km od Mohylowa, uciekli generałowie Korniłow, Denikin, Łukomski, Romanowski, Markow, Erdeli i inni przywódcy stłumionego w sierpniu buntu kontrrewolucyjnego. Korniłow i jego zwolennicy osadzeni byli w więzieniu Bychowskim pod „strażą" pułku Tekińskiego i kawalerów orderu świętego Jerzego. W ostatniej chwili Duchonin uprzedził uwięzionych o konieczności ucieczki i dał rozkaz uwolnienia ich.

Tej samej nocy uciekli przedstawiciele misji zagranicznych, członkowie Komitetu Ogólnowojskowego i część oficerów sztabu, między innymi generał - kwatermistrz Dieterichs, kierownik wydziału operacyjnego pułkownik Kusoński, naczelnik służby łączności Siergiejewski i prawie wszyscy oficerowie wydziału operacyjnego. Pozostawili oni armię nawet bez kierownictwa operacyjnego.

Pułk Tekiński pod dowództwem generała Korniłowa, opuściwszy w nocy na 20 listopada Bychów, udał się w kierunku południowo wschodnim. Obawiając się pościgu, Korniłow spieszył się, by wydostać się z okręgu mohylowskiego. Zacierając ślady, pędził pułk głuchymi drogami polnymi, posuwając się głównie w nocy. „Mieszkańcy wsi leżących po drodze uciekali lub ze strachem spotykali Tekińców" — opowiada generał Denikin.

Nacierający na Kwaterę Główną z południa oddział wojsk rewolucyjnych na-



Szturm na Kreml

potkał pod Żłobinem opór ze strony szturmowców, którzy opuścili Kwaterę Główną. 20 listopada na 22 przystanku między Żłobinem i stacją Krasnyj Bierieg rozpoczęła się bitwa, która trwała kilka godzin. W nocy szturmowcy uciekli, 21 listopada oddział wojsk rewolucyjnych wkroczył do Żłobina. Dalsze posuwanie się naprzód wobec zajęcia Kwatery Głównej przez oddział piotrogrodzki wstrzymano. Gdy ujawnił się fakt ucieczki Korniłowa, w celu zatrzymania go wyznaczono pociąg pancerny pod dowództwem Prołygina oraz dwa bataliony 266 pułku Porieczyńskiego, przerzuconego XXXV. korpusu III, armii dla wzmocnienia oddziału. 22 listopada wojska te ruszyły w kierunku Homla.

Na siódmy dzień po ucieczce, 26 listopada, Korniłow zbliżył się do linii kolejowej Homel — Briańsk w okolicy stacji Uniecza. Ze wsi Krasnowicze, gdzie pułk zatrzymał się na postój, Korniłow udał się do wsi Pisariewka z zamiarem przekroczenia linii kolejowej na wschód od stacji Uniecza. Spotkany po drodze chłop zaproponował przeprowadzenie pułku w najbardziej bezpiecznym miejscu. Ale kiedy przodownik zaprowadził Tekińców do skraju najbliższego lasu rozległa się salwa karabinowa. Strzelano z bliska. Okazało się, że chłop umyślnie przyprowadził Korniłowa do miejsca, gdzie ścigające go oddziały urządziły zasadzkę.

Pułk zawrócił znów do wsi Krasnowicze. Stamtąd Korniłow rzucił się w inną stronę, zamierzając przemknąć się przez linię kolejową na zachód od stacji Uniecza. Kiedy jednak zbliżył się do toru kolejowego, w pobliżu stacji Pieszczaniki, z za ostrego zakrętu ukazał się pociąg pancerny i ogniem wszystkich swoich armat runął na Tekińców. Padli zabici i ranni. Pod Korniłowem padł koń. Pułk rozpierzchnął się. Szwadron czołowy zawrócił gwałtownie w bok i uciekł galopem ostatecznie odrywając się od pułku. Później rozbrojono go w miasteczku Pawlicze, niedaleko od miasta Klinice.

Po odrzuceniu pułku od toru kolejowego Korniłow z trudem zebrał nieliczne resztki Tekińców.

Porzuciwszy niedobitki Korniłow przebrał się w ubranie cywilne i uciekł na południe pociągiem.

* * *

Tak zakończyła się likwidacja Kwatery Głównej, głównego ogniska kontrrewolucji na froncie, skąd brały swój początek liczne próby stłumienia rewolucji proletariac-



Organizacja władzy.

kiej. Rewolucję czekała jeszcze walka z kontrrewolucją na innych frontach — Południowo-Zachodnim, Rumuńskim i Kaukazkim gdzie zbierały się niedobitki rozgromionych sił przeciwnika, ale walka ta nie była już niebezpieczna. Tam również wzbierały fale gniewu ludowego przeciwko odwiecznym ciemiężcom. Masy żołnierskie bacznie przyglądały się temu, co działo się na najbardziej rewolucyjnych frontach, i stamtąd czerpały wzór. Siły nowej władzy rosły.

Sport motorowy u naszych przyjaciół

Związek Radziecki - kraj rekordów

Trzydzieści krajowych rekordów szybkości i cztery międzynarodowe pobili w bieżącym roku jeźdźcy radzieccy. Liczba ta niespotykana w żadnym innym kraju wprawia nas w zdumienie. Myliłby się jednak ten kto na jej podstawie chciałby scharakteryzować radziecki sport motorowy. Nie rekord jest bowiem jego istotną cechą. Stanowi on jedynie skutek szeregu znacznie głębiej sięgających czynników, które zasadniczo różnią radziecki sport motorowy od sportów w krajach kapitalistycznych, które pozwalają mu osiągnąć rok rocznie co raz bardziej zdumiewające wyniki.

Siła sportu radzieckiego leży bowiem w jego masowości, w ogarnięciu przezeń młodzieży, w ścisłym związaniu z ogólnonarodowymi potrzebami, w bliskiej współpracy z przemysłem motoryzacyjnym.



Marzeniem każdego sportowca motorowego w ZSRR jest posiadanie doskonałej maszyny GK — 1, do której należy 18 krajowych rekordów szybkości

WOJNA OJCZYŹNIANA EGZAMINEM SPORTOWCÓW RADZIECKICH

Słuszność kierunku nadanego sportowi radzieckiemu przez partie bolszewików znalazła najlepsze potwierdzenie w czasie wojny ojczyźnianej. Tysiące wychowanych w klubach motorowych kierowców zasiadło przy drążkach sterowych czołgów, zasiliło wojska samochodowe i zmotoryzowane. Wyćwiczeni dzięki stałemu udziałowi w powszechnych w Związku Radzieckim biegach trenowych również i w trudnych warunkach wojennych sprostali swym zadaniom walnie przyczyniając się do zwycięstwa nad faszyzmem. Byli zawsze przykładem pociągającym za sobą swym zdyscyplinowaniem żołniersko-sportowym innych kierowców. Oni to właśnie jako zwiadowcy, czy żołnierze desantów pokazali, że potrafią równie dobrze na doskonałych maszynach krajowej produkcj pokonać góry Kaukazu jak i błota Polesia.

WŁAŚCIWA LINIA ORGANIZACYJNA POMOCĄ W STAŁYM ROZWOJU

W zrozumieniu zadań stojących przed sportem motorowym kształtowała się również jego struktura organizacyjna nad którą pieczołowicie czuwała partia bolszewików, twórca motoryzacji radzieckiej.

Zamiast m lo jednolitych klubów terytorialnych istnieją przy każdym zakładzie pracy sekcje motorowe dysponujące własnym sprzętem oraz własnymi „salami motoryzacyjnymi" w których członkowie uzupełniają swe wiadomości teoretyczne i szkoli się młoda kadra sportowa. Sekcje skupione są w kluby w linii pionu zawodowego. Szereg większych zakładów pracy posiada ponadto własne kluby motorowe. Największą ilością tego rodzaju klubów dysponuje oczywiście przemysł motoryzacyjny. W ten sposób sport motorowy mógł uzyskać w Związku Radzieckim właściwą masowość.

MISTRZOWIE RADZIECKIEGO SPORTU MOTOROWEGO

W żadnym poza ZSRR kraju nie ma takiej ilości sportowców, którzy osiągaliby wyniki, pozwalające zaliczyć ich do czołowych motocyklistów świata. Wśród nich znajduje się również wiele kobiet, które w swych osiągnięciach sportowych nie pozostają w tyle za mężczyznami. Niemniej również zróżnicowaną jest skala wieku mistrzów ZSRR. Sport radziecki wykazał, że przy systematycznym i racjonalnym treningu wiek nie jest przeszkodą w zdobyciu mistrzostwa. Nic więc dziwnego, że zdjęcia nasze pokazujące 12 najlepszych jeźdźców radzieckich przedstawiają tak samo mężczyzn jak i kobiety, młodzież oraz zawodników, którzy przekroczyli już nie raz 50 lat. W kolejności od lewej do prawej przedstawiamy: W. Karnejew, L. Efremowa, A Mszałowa, S. Kudinow, J: Karol, N. Czereminskij, W. Konowałow, E. Prytkowa, I. Ozolina, I. Suszczewskij, E. Grindgaud, J. Stefanow.

Niemniejszą troską otacza sport motorowy również organizacja Młodzieży Leninowskiej.

Przy jej zarządach terytorialnych istnieją sekcje motorowe, które skupiają głównie uczącą się młodzież.

Mówiąc o masowości sportu motorowego w ZSRR stanowiącej zasadniczą jego cechę nie objęlibyśmy całego tematu nie wspomniawszy o jego niezwykle szybkim rozwoju na wsi. Wieś radziecka pracująca nowoczesnymi metodami gospodarki zespołowej ma wszystkie warunki by rozwinąć sport motorowy. Kluby motorowe na wsiach istnieją najczęściej przy stacjach maszynowo - motorowych, często zaś zakładane są przez zarządy pojedynczych kołchozów. Kluby w terenie wiejskim prowadzą szeroką działalność szkoleniową ucząc nie tylko prowadzenia ale i dając młodzieży podstawowe wyszkolenie techniczne. O rozprzestrzeniu sportu w najodleglejszych nawet rejonach wiejskich ZSRR może świadczyć kilka przykładów. We wsi Tambowka, Amurskiego Kraju miejscowa organizacja sportowa uruchomiła kurs motorowy dla uczniów szkolnych. Drugi kurs działa równolegle przy stacji traktorowej: Podobny kurs zorganizował zarząd Sowchozu „Partyzant" położonego w republice Buriat — Mongolskiej: Podobne przykłady możnaby cytować setkami. Nadmienić przy tym należy że wielka pomoc słabszym klubom wiejskim niosą silne kluby robotnicze otaczając je stałą opieką, dostarczając instruktorów i pomocy szkoleniowych.

SPORT NAJBLIŻSZYM POMOCNIKIEM PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Dalszą charakterystyczną cechą sportu motorowego w Związku Radzieckim jest jego naściślejsza współpraca z przemysłem motoryzacyjnym. Współpraca ta idzie w dwu zasadniczych kierunkach. Z jednej strony teren klubów sportowych jest doświadczalnym poligonem fabrycznym. 90% imprez bowiem stanowią motokrossy i raidy terenowo - szosowe. Zadaniem ich jest wypróbowanie sprzętu fabrycznego, znalezienie niedomagań konstrukcyjnych i materiałowych o których natychmiast zawiadamia się odnośne fabryki. Równocześnie szereg klubów sportowych prowadzi własne racjonalizatorsko - badawcze warsztaty w których doświadczeni sportowcy konstruują prototypy nowych maszyn oraz wprowadzają udoskonalenia jakich wymagają warunki czy to terenowe czy klimatyczne. Z podobnej pracowni klubowej wyszedł właśnie najszybszy motocykl ZSRR „Kometa 2", którego kostruktorem jest as sportu motorowego SZUMILKIN.

Przemysł motoryzacyjny ze swej strony podjął w okresie powojennym produkcje szeregu nowych modeli, które dzięki niskim cenom dostępne są dla wszystkich ludzi pracy oraz na skutek współpracy ze sportem odpowiadają w pełni potrzebom klubów motorowych w dziedzinie sportowej. Typami tymi są w sporcie automobilowym „Pobieda" i „Moskwicz" jeśli zaś chodzi o motocykle to M1 — A, M1 — E, IZ — 350, M — 35 oraz zmodyfikowany przez Irbitską fabrykę M — 72, z motocykli wyczynowych GK — 1 oraz samochody wycigowe „Zwiezda 1" i „Zwiezda 2".

BIEGI TERENOWE I RAIDY SZOSOWO TERENOWE NAJPOPULARNIEJSZYMI KONKURENCJAMI SPORTU MOTOROWEGO

Współpraca z przemysłem, troska o przygotowanie krajowi kadr obrońców socjalistycznej ojczyzny oraz liczne doświadczenia, które wykazały, że motokrosy i raidy szosowo terenowe są formą przynoszącą największą korzyść tak z punktu widzenia państwowego jak i indywidualnego wyszkolenia zawodnika, stała się przyczyną że ta kategoria sportu cieszy się w ZSRR największą popularnością.

W biegach trenowych zdaniem fachowców radzieckich sportowiec wyrabia sobie bystrość orientacji, zdecydowanie, odwagę, nabierając przy tym zaufania do maszyny pozwalającej mu pokonać błoto, góry, piasek czy też śnieg. Uczy się ponadto pokonywać jedną z największych trudności każdego biegu — wymijania, które w trudnych warunkach drogowych wymaga specjalnych umiejętności.

Równocześnie biegi terenowe wszechstronnie wyrabiają siłę fizyczną jeźdźca zmuszonego do opanowywania maszyny rękoma i ciałem. Uczą go oszczędzania maszyny w jeździe, szybkiej zmiany biegów, prawidłowego posługiwania się sprzęgłem i gazem.

Z drugiej strony biegi terenowe stanowiące najtrudniejszą dyscyplinę sportu motorowego wymagają stałego ćwiczenia oraz dobrej kondycji fizycznej. Z tego też powodu wszystkie kluby motorowe w Związku Radzieckim poświęcają wiele uwagi regularnemu prowadzeniu z zawodnikami zajęć gimnastycznych oraz stałych treningów motocyklowych.

WYCHOWANIE IDEOLOGICZNE RĘKOJMIĄ SUKCESÓW SPORTOWYCH

Sport motorowy ZSRR nierozdzielnie związany z masami ludowymi i stojący na ich usługach w równej mierze dba o ideologiczne wychowanie powierzonej mu młodzieży. We wszystkich klubach na terenie republik radzieckich wprowadzone jest szkolenie ideologiczne współzawodnictwo w osiągnięciach na treningach gimnastycznych oraz w pracy propagandowej. Propagandzie motoryzacji i sportu poświęcają kluby motorowe bardzo wiele sił organizując zawody prywatnych właścicieli maszyn niezrzeszonych w klubach pokazowe jazdy w miastach i na wsiach. Rozsyłają do ośrodków wiejskich specjalne ekipy mające za zadanie organizowanie sekcji sportu motorowego.



W kategorii maszyn małolitrażowych motocykl M — 1A może śmiało konkurować z najszybszymi „setkami" na świecie.

WYSOKA JAKOŚĆ RADZIECKIEJ TECHNIKI MOTOROWEJ PODSTAWĄ SUKCESÓW SPORTOWYCH

Drugim poza stojącą na bardzo wysokim poziomie moralności sportowej i umiejętności techniczno - sportowych kadrą zawodników czynnikiem, jest bardzo wysoka jakość wyrobów radzieckiego przemysłu motoryzacyjnego bijąca osiągnięcia techniki krajów kapitalizmu.

Motocykle radzieckie pozwoliły zawodnikom stale przekraczać dotychczasowe rekordy. Świadczyć o tym może najlepiej kilka przykładów. W roku 1946 na motocyklu wyścigowym ze sprężarką „DKW" 125 cm. na odcinku 1 km przy starcie z rozbiegu osiągnięto czas 117,45 km/godz. podczas gdy w roku 1949 motocykl M1 — E bez sprężarki o tej samej pojemności osiągnął szybkość 118,11 km/godz. Ten sam motocykl DKW przy starcie z miejsca osiągnął czas 84,27 km/godz. podczas gdy w roku 1949 zawodnik A. Nowikow na radzieckiej maszynie M1 — A (bez sprężarki) osiągnął czas 90,27 km/godz. Rekord średniej szybkości motocykla 125 cm. na 100 km ustanowiony w roku 1946 na motocyklu Ardia pobity został na motocyklu M1 — A w roku 1949 i wynosi obecnie 102,6 km/godz. Również i w innych klasach motocykli 200 startujących do mistrzostw ZSRR zawodników pokonało 30 dawnych rekordów ustanowionych na maszynach pochodzenia zagranicznego. Można stwierdzić że w 1949 maszyny krajowe poprawiły średnio o 30% czasy maszyn zagranicznych tych samych kategorii. Wyniki te świadczą najlepiej o jakości wyrobów radzieckiego przemysłu wysuwając go na czoło nie tylko w dziedzinie produkcji ilościowej lecz również i jakościowej.

Doskonałe zgranie sportu motorowego z ogólnopaństwowymi potrzebami, współpraca z przemysłem motoryzacyjnym, troska partii bolszewickiej i organizacji młodzieżowej „Komsomoł" o jego stały rozwój w połączeniu z wysokim sportowym i ideologicznym wyrobieniem zawodników radzieckich powodują że wywiązuje się on dobrze z wielkiego zadania wychowania państwu radzieckiemu młodej kadry technicznej oraz przygotowania żołnierzy — motorzystów stojącej na straży światowego pokoju Armii Radzieckiej.



Sport motorowy w ZSRR daje Armii Radzieckiej setki i tysiące doskonałych kierowców, dla których w najcięższym terenie nie ma przeszkód nie do pokonania.

WIELKI RAID SAMOCHODÓW „MOSKWICZ"

Sport samochodowy w Związku Radzieckim wypełnia wielkie zadanie zbadania eksploatacyjnych własności oraz wytrzymałości nowowyprodukowanego sprzętu. Temu właśnie celowi służył wielki raid samochodów „Moskwicz" przeznaczonych dla najszerszych warstw ludności pracującej. Za kierownicą 6 raidowych wozów zasiedli najlepsi kierowcy — sportowcy by na przestrzeni 6.900 km. zbadać wszystkie zalety nowego wozu i stwierdzić ewentualne niedomagania. Raid zakończył się pełnym sukcesem „Moskwiczów" stwierdzając jeszcze raz bardzo wysoką jakość produktów przemysłu radzieckiego, kierowcy sportowcy zdobyli zaś nowe doświadczenia w jeździe w najprzeróżniejszych warunkach drogowych





„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO 1-9100 Druk. Z. G. P. W. Nr. B 39686